



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 380]

नई दिल्ली, बुधवार, अक्टूबर 30, 2019/कार्तिक 8, 1941

No. 380]

NEW DELHI, WEDNESDAY, OCTOBER 30, 2019/KARTIKA 8, 1941

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 22 अक्टूबर, 2019

सं. टीएमपी/73/2018-एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करने हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा शुष्क बल्क कार्गो के लिए महापत्तन न्यास बर्थिंग नीति, 2016 के अंतर्गत अपेक्षित निष्पादन मानकों और प्रोत्साहनों/अर्थदंडों के संशोधन से संबंधित न्यू मंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का इसके साथ संलग्न आदेशानुसार, अनुमोदन करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएमपी/73/2018-एनएमपीटी

न्यू मंगलोर पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(अक्टूबर, 2019 के 10वें दिन पारित)

यह मामल न्यू मंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) के 30 अक्टूबर, 2018 के पत्र के अंतर्गत प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है जिसमें पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा जारी शुष्क बल्क कार्गो के लिए महापत्तन न्यास बर्थिंग नीति, 2016 के अंतर्गत अपेक्षित निष्पादन मानकों और प्रोत्साहनों / अर्थदंडों का संशोधन चाहा गया है।

2.1. एमओएस ने अपने 16 जून 2016 के पत्र के द्वारा शुष्क बल्क कार्गो के लिए महापत्तन न्यास बर्थिंग नीति 2016 भेजी थी और सभी महापत्तन न्यासों को कार्रवाई करने का निदेश दिया था।

2.2. इस पृष्ठभूमि में, एनएमपीटी दिसंबर, 2016 में, शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रोत्साहन और दांडिक स्कीम के आधार पर निष्पादन मानकों और लंगरगाह प्रभारों के अनुमोदन के लिए एक प्रस्ताव लेकर आया। बाद में, एनएमपीटी ने, अपने 15 अप्रैल 2017 के पत्र के द्वारा एसोसिएशन ऑफ न्यू मंगलोर पोर्ट स्टीवडोर्स (एएनएमपीएस) और कुद्रेमुख आयरन ओर कंपनी लिमिटेड (केआईओसीएल) के परामर्श से निष्पादन मानकों में संशोधन किया और प्रोत्साहन स्तर का भी आशोधन किया।

2.3. तदनुसार, इस प्राधिकरण ने 21 जुलाई 2017 के अपने आदेश संख्या टीएएमपी/97/2016-एनएमपीटी के द्वारा एनएमपीटी से प्राप्त लंगरगाह प्रभार शुष्क बल्क कार्गो के निष्पादन मानक नीति के कार्यान्वयन के लिए तथा निष्पादन मानकों से संबद्ध प्रोत्साहन और अर्थदंड के प्रस्ताव का अनुमोदन किया। इस आदेश को भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 369 में अधिसूचित किया गया था। अधिसूचित उपबंध 21 अक्टूबर, 2017 से प्रभावी हुए और एक वर्ष की अवधि के लिए अर्थात् 20 अक्टूबर, 2018 तक, वैध थे। इन्हें 29 मार्च 2019 के आदेश द्वारा उनकी समाप्ति की तारीख से 20 जुलाई 2019 तक या एनएमपीटी द्वारा दायर किये जाने वाले संशोधित लंगरगाह प्रभारों तथा प्रोत्साहनों तथा अर्थदंडों के संबंधित प्रस्ताव की अधिसूचना के प्रभावी होने की तारीख तक, जो भी पहले हो, विस्तार किया गया था।

2.4. बर्थिंग नीति पत्तनों से यह अपेक्षा करती है कि जब तक लक्षित मानक प्राप्त नहीं कर लिये जाते, वे पहले वर्ष में निष्पादन मानकों की समीक्षा प्रत्येक तिमाही में करेंगे। चूंकि एनएमपीटी द्वारा शुष्क बल्क कार्गो के लिए दायर किया गया प्रस्ताव एमओएस द्वारा जारी बर्थिंग नीति के अनुसार और पूर्वोक्त नीति में निर्धारित प्रोत्साहन/अर्थदंड को अपनाये जाने के लिए बताया गया है, पत्तन द्वारा निष्पादन मानक संबद्ध प्रोत्साहन/अर्थदंड के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानक और लंगरगाह प्रभार केवल पहले वर्ष के लिए ही अनुमोदित किये गये थे।

3. एनएमपीटी द्वारा 30 अक्टूबर, 2018 के अपने प्रस्ताव में उठाये गए मुख्य बिंदुओं का सार निम्नवत् है:-

(i). चूंकि मौजूदा दरमानों की वैधता 20 अक्टूबर, 2018 को समाप्त हो रही थी, प्रस्ताव दायर करने से पूर्व, शुष्क बल्क कार्गो पोतों के निष्पादन मानक प्रोत्साहन/अर्थदंड की समीक्षा हितधारकों यानी स्टीमर एजेंटों, स्टीवडोरों और कैप्टिव प्रोक्ताओं के साथ परामर्श करके की गई है। 21 अक्टूबर, 2017 से 31 जुलाई 2018 तक की अवधि के लिए निष्पादन मानकों को अंतिम रूप हितधारकों के साथ परामर्श करते हुए दिया गया है और प्रस्ताव निम्नानुसार प्रस्तुत किया जाता है:-

(क). शुष्क बल्क कार्गो के लिए उत्पादकता मानक:

(i). 21 अक्टूबर 2017 से 31 जुलाई, 2018 की अवधि में एनएमपीटी पर स्टीवडोरों ने शुष्क बल्क कार्गो के 155 पोत प्रहस्त किये। उक्त शुष्क बल्क पोत में से 103 पोत प्रोत्साहन के पात्र थे और 27 पोतों पर अर्थदंड आरोपित किया गया तथा 25 पोतों पर कोई प्रोत्साहन/ अर्थदंड लागू नहीं था।

(ii). 18 सितंबर, 2018 को स्टीमर एजेंटों, स्टीवडोरों और कैप्टिव प्रयोक्ताओं (मैसर्ज के आईओसीएल) के साथ एक बैठक हुई। उस बैठक के कार्यवृत्त की प्रति प्रस्तुत है। बैठक के दौरान, पत्तन प्रयोक्ताओं को निष्पादन मानकों में वृद्धि के लिए स्वीकृति देने का अनुरोध किया गया क्योंकि 80% से अधिक शुष्क बल्क पोतों ने प्राधिकरण द्वारा निर्धारित निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए हैं। पत्तन प्रयोक्ताओं को यह भी स्पष्ट किया गया था कि शुष्क बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग नीति 2016 के अनुसार 60-70% पोतों द्वारा निष्पादन मानक प्राप्त कर लेने पर निष्पादन मानकों की समीक्षा आवश्यक हो जाती है। स्टीवडोरों और स्टीमर एजेंटों ने निष्पादन मानकों में किसी वृद्धि का जोरदार विरोध किया क्योंकि कार्य करने के वातावरण में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है और न ही अवसंरचना में कोई सुधार हुआ है। लेकिन, पत्तन प्रयोक्ताओं के यह स्पष्ट किया गया कि पत्तन ने विभिन्न

पहल प्रयास किये हैं जैसे सैद्धांतिक गैंग का वितरण, एमएचसी प्रचालन के मामले में हॉट-सीट संकल्पना का कार्यान्वयन, और मानवशक्ति की कमी होने पर पत्तन प्रयोक्ताओं को अपने स्वयं के श्रमिक तैनात करने की अनुमति देना, जिससे पोत की उत्पादकता में सुधार होगा। स्टीमर एजेंटों ने साफ तौर पर कहा कि कार्गो प्रहस्तन में उनकी कोई भूमिका नहीं है और इसके लिए स्टीवडोर उत्तरदायी हैं और उन्होंने यह भी सूचित किया कि पत्तन पोत के निष्पादन के लिए दो बार दंड लेता है यानी दरमानों के अनुसार स्टीवडोरों पर दंड लगाना और शुष्क बल्क कार्गो बर्थिंग नीति के अनुसार स्टीमर एजेंटों को दंड लगाना। उन्होंने नीति का संपूर्णतः परीक्षण करने का अनुरोध किया पत्तन प्रयोक्ताओं को यह स्पष्ट किया गया कि इस मुद्दे का आईपीए द्वारा परीक्षण किया जा रहा है और जब तक नीति की समीक्षा नहीं कर ली जाती और पत्तन को उसकी संसूचना दिये जाने तक वर्तमान नीति जारी रहेगी।

(iii). समीक्षा अवधि के दौरान शुष्क बल्क कार्गो पोतों द्वारा प्राप्त उत्पादकता का विश्लेषण हितधारकों के साथ परामर्श लेकर किया गया। निम्नलिखित टीका-टिप्पणियां हुई:-

- (क). कोयला, पेट कोक, जिप्सम आदि जैसी वस्तुओं की उत्पादकता में सुधार हुआ है - जहाजी क्रेनों द्वारा प्रहस्त।
- (ख). इसी प्रकार, कोयले, जिप्सम आदि के निष्पादन मानकों में सुधार देखा गया है - 104 टन एमएचसी द्वारा प्रहस्त।
- (ग). पत्तन एमएचसी के मामले में कोयला पेट कोक आदि।
- (घ). जहाजी क्रेन द्वारा प्रहस्त बेंटोनाइट, रॉक फॉस्फेट आदि जैसी कुछेक वस्तुओं की उत्पादकता छोटे पार्सल आकार और धूल भरा कार्गो होने के कारण निष्पादन मानक प्राप्त नहीं कर सकी।
- (ङ). कार्गो की अंतर्निहित प्राकृति और कार्गो का छोटा पार्सल आकार होने के कारण चूना पत्थर/ डोलोमाइट आदि जैसी कुछेक वस्तुओं की उत्पादकता निष्पादन मानकों से काफी नीचे रही।

(iv). उक्त टिप्पणियों के आधार पर, वस्तु-वार निष्पादन मानक की समीक्षा के लिए निम्नलिखित पद्धति अपनायी गई:-

- (क). नीचे उल्लिखित क्रेनों द्वारा प्रहस्तित निम्नलिखित वस्तुओं के निष्पादन मानकों में वृद्धि, क्योंकि प्राप्त उत्पादकता समीक्षा अवधि के दौरान निष्पादन मानकों से काफी अधिक है:-
 - जहाजी क्रेन: कोयला, पेट कोक, यूरिया, डीएपी/एसओपी, एमओपी, सल्फर, जिप्सम, खाद्यन्न और लौह अयस्क फिनज़।
 - पत्तन एमएचसी (104टन): कोयला मेट कोक और जिप्सम।
 - पत्तन एमएचसी (64टन): कोयला, पेट कोक और एमओपी।
- (ख). निम्नलिखित वस्तुओं के निष्पादन मानकों की यथास्थिति बनाए रखना, क्योंकि प्राप्त उत्पादकता निर्धारित निष्पादन मानकों से कम है और कुछेक वस्तुएं समीक्षा अवधि के दौरान प्रहस्त नहीं हुई थीं:-
 - जहाजी क्रेन: बेंटोनाइट, रॉक फास्फेट, अन्य तैयार उर्वरक।

- निजी एमएचसी (104टन): पेट कोक, यूरिया, डीएपी/एसओपी, एमओपी, सल्फर, अन्य तैयार उर्वरक, लौह अयस्क फिन्ज और खाद्यान्न।
- पत्तन एमएचसी (64टन): मेट कोक, यूरिया, डीएपी/एसओपी, एमओपी, सल्फर, जिप्सम, और अन्य तैयार उर्वरक।

(ग). निम्नलिखित वस्तुओं के निष्पादन मानकों को घटाया जाना, क्योंकि विभिन्न कारकों के कारण जैसे कार्गो की अंतर्निहित विशेषताएं पत्तन एमएचसी के अनुचित ग्रेड और आऊट रीच, कार्गो के छोटे पार्सल आकार के कारण उत्पादकता निष्पादन मानकों से काफी कम थी:

- जहाजी क्रेन: मेट कोक, चूना पत्थर/डोलोमाइट
- निजी एमएचसी (104टन): चूना पत्थर/डोलोमाइट, बेंटोनाइट, रॉक फास्फेट।
- पत्तन एमएचसी (64टन): चूना पत्थर/डोलोमाइट, बेंटोनाइट, रॉक फास्फेट, लौह अयस्क फिन्ज और खाद्यान्न।

(घ). प्राप्त उत्पादकता के आधार पर नई वस्तु “नदी बालू” के निष्पादन मानक निर्धारित करना।

(iv). उक्त पद्धति के आधार पर शुष्क बल्क कार्गो पोतों के निष्पादन मानक निम्नवत् प्रस्तावित हैं:-

क्र.सं.	वस्तु	क्रेन वार निष्पादन मानक टन में प्रति दिन					
		104टी एमएचसी (2 नग)		64टी एमएचसी (2 नग)		जहाजी क्रेन (4 नग)	
		मौजूदा मानक	प्रस्तावित मानक	मौजूदा मानक	प्रस्तावित मानक	मौजूदा मानक	प्रस्तावित मानक
1.	कोयला	21800	22000	13800	14000	9700	13000
2.	पेट कोक	16400	16400	9800	10000	9300	12000
3.	मेट कोक	11300	12000	7700	7700	7700	7500
4.	यूरिया	11600	11600	7400	7400	6600	7000
5.	डीएपी/एसओपी	11600	11600	7400	7400	6600	7000
6.	एमओपी	12900	12900	9000	9500	8400	8500
7.	सल्फर	12000	12000	8600	8600	7200	8000
8.	जिप्सम	15400	20000	9600	9600	9200	11000
9.	चूना पत्थर/डोलोमाइट	15000	12000	10100	10000	9000	8000
10.	बेंटोनाइट	12900	12000	8800	8000	7300	7300
11.	रॉक फास्फेट	12600	10000	9200	8000	8200	8200
12.	अन्य तैयार उर्वरक	11600	11600	7400	7400	6600	6600
13.	लौह अयस्क फिंस	21600	21600	17300	8000	14000	14500
14.	खाद्यान्न	10400	10400	5900	5000	4600	5000
15.	नदी बालू	-NA-	20000	-NA-	14000	-NA-	16000

(ख). शुष्क बल्क कार्गो पोतों के निष्पादन मानकों के आधार पर बर्थ किराया प्रभारों पर प्रोत्साहन और अर्थदंड

मौजूदा दरमानों में निर्धारित प्रोत्साहनों और अर्थदंडों की प्रमात्रा में किसी परिवर्तन का प्रस्ताव नहीं किया गया है। मौजूदा दरमानों में निर्धारित प्रोत्साहन पोत द्वारा बचाये गए ठहराव घंटों पर

बर्थ किराया प्रभार का 10% है तथा अर्थदंड पोत द्वारा ठहराव में लिये गए अतिरिक्त घंटों की संख्या पर बर्थ किराया प्रभारों की तीन गुना है। मौजूदा प्रोत्साहन को जारी रखने का प्रस्ताव है क्योंकि स्टीमर एजेंट अर्थदंड के भुगतान के लिए विरोध प्रकट कर रहे। अनिच्छुक है और पत्तन प्रयोक्ता भी निष्पादन मानकों में अत्यधिक वृद्धि का विरोध कर रहे हैं। इसलिए, यदि प्रोत्साहन की मात्रा में वृद्धि की गई तो वित्तीय कठिनाइयां खड़ी हो जायेंगी। इसके अतिरिक्त, स्टीमर एजेंट इस कारण से अर्थदंड का भुगतान करने को मना कर रहे हैं कि कार्गो के प्रहस्तन के लिए वे उत्तरदायी नहीं हैं क्योंकि यह कार्य स्टीवडोरों द्वारा किया जाता है। तदनुसार लगाया जाने वाला अर्थदंड अथवा प्रोत्साहन अथवा उगाहे जाने का प्रस्ताव इस प्रकार है:-

क्र.सं.	विवरण	प्रोत्साहन	अर्थदंडों
1.	जहाज अनुबद्ध समय से 5% के भीतर (अधिक अथवा कम) ठहराव करता है।	- शून्य -	-शून्य-
2.	जहाज अनुबद्ध समय से 5% से अधिक समय तक ठहरता है।	- शून्य -	अतिरिक्त घंटों की संख्या X 3 X बर्थ किराया प्रभार प्रति घंटा या उसका एक भाग
3.	जहाज अनुबद्ध समय से 5% से भी कम समय तक ठहरता है।	बचाये अतिरिक्त घंटों की संख्या X 10% X बर्थ किराया प्रभार प्रति घंटा या उसका एक भाग	- शून्य -

(ग). शुष्क बल्क कार्गो पोतों के लंगरगाह प्रभार:

शुष्क बल्क कार्गो पोतों के लिए मौजूदा दरमानों में निर्धारित लंगरगाह प्रभारों में परिवर्तन करने का कोई प्रस्ताव नहीं है। मौजूदा दरमानों में निर्धारित लंगरगाह प्रभार शुष्क बल्क कार्गो के लिए महापत्तन न्यास बर्थिंग नीति, 2016 के अनुरूप ही हैं। तदनुसार शुष्क बल्क कार्गो पोतों के लिए लंगरगाह प्रभारों का प्रस्ताव इस प्रकार किया जाता है:

क्र.सं.	अवधि	लंगरगाह प्रभार
1.	48 घंटे तक	निशुल्क
2.	48 घंटे से अधिक और 96 घंटे तक	लागू बर्थ किराये का 10%
3.	96 घंटे से अधिक और 144 घंटे तक	लागू बर्थ किराये का 30%
4.	144 घंटे से अधिक	लागू बर्थ किराये का 50%

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार 30 अक्टूबर 2018 के एनएमपीटी के प्रस्ताव की प्रति 02 नवंबर 2018 के पत्र के द्वारा संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गयी। प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के रूप में एनएमपीटी को भेज दिया गया एनएमपीटी ने 13 दिसंबर, 2018 के ई-मेल द्वारा उनकी टिप्पणियों का उत्तर दिया।

5. तदनंतर, एनएमपीटी ने 13 दिसंबर, 2018 के अपने पत्र के द्वारा बताया कि 30 अक्टूबर, 2018 का उक्त प्रस्ताव 19 नवंबर 2018 को हुई 4थी आम सभा में बोर्ड के समक्ष अनुमोदन के लिए रखा गया। लेकिन, बोर्ड ने संकल्प संख्या 85/2018-19 के द्वारा विषयक प्रस्ताव को स्टीवडोरों से और आगे चर्चा के लिए आस्थगित कर दिया। तदनुसार, एनएमपीटी को शुष्क बल्क कार्गो बर्थिंग नीति से संशोधन होने तक शुष्क बल्क कार्गो बर्थिंग नीति 2016 के अंतर्गत शुष्क बल्क कार्गो का

मौजूदा प्रशुल्क जारी रखने का अनुरोध किया गया। इस संबंध में पत्तन को 25 जनवरी, 2019 के पत्र के द्वारा आवश्यक कार्रवाई करने का तथा 10 फरवरी 2019 तक संशोधित प्रस्ताव दायर करने का अनुरोध किया गया था।

6.1. प्रत्युत्तर में, एनएमपीटी ने 30 अप्रैल, 2019 के ई-मेल द्वारा संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया। उक्त प्रस्ताव की विशिष्टताएं इस प्रकार हैं:

(i). विषयक मुद्दे पर हितधारकों के साथ बहुत सी बैठकें हुई हैं। इन पर 14 दिसंबर, 2018, 22 जनवरी 2019, और 18 फरवरी 2019 को हुई पत्तन कार्यकारी समिति की बैठकों में चर्चा हुई। तथापि, इन सभी बैठकों में स्टीमर एजेंटों ने निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन/अर्थदंडों का विरोध किया कि उन्हें ये स्वीकार्य नहीं हैं क्योंकि वे कार्गो प्रहस्तन कार्य में शामिल नहीं हैं और इन्हें स्टीवडोरों पर लागू करने का अनुरोध किया। इस मुद्दे पर 16 जनवरी 2019 और 16 फरवरी 2019 को आयोजित बैठकों में पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ भी चर्चा की। 16 जनवरी 2019 और 16 फरवरी 2019 की इन बैठकों के परिणामों का सार निम्नवत् है:-

(क). 16 जनवरी 2019:

पत्तन शुष्क बल्क कार्गो पोतों के निष्पादन के लिए स्टीवडोरों और स्टीमर एजेंटों पर प्रोत्साहन/अर्थदंडों को दोहरा लागू करने संबंधी स्पष्टीकरण मांगने की प्रक्रिया में है और सामान्य दरमानों से पंजीकृत कार्गो प्रहस्तन श्रमिक विंग की आपूर्ति के लिए अर्थदंड/प्रोत्साहन से संबंधित उपबंधों को हटाने का प्रस्ताव करता है।

(ख). 16 फरवरी 2019:

प्रोत्साहन/अर्थदंड के दो बार लागू करने के बारे में पत्तन प्रयोक्ताओं को शिकायतें हैं अर्थात् एक शुष्क बल्क कार्गो की बर्थिंग नीति के अंतर्गत निष्पादन मानकों के अनुसार और दूसरे दरमानों के अध्याय-VII के अनुसार बेंच मार्क उत्पादकता पर प्रति टन उगाही। इस मुद्दे को हल करने के लिए एनएमपीटी दरमानों के अध्याय- VII के अंतर्गत पंजीकृत कार्गो प्रहस्तन श्रमिक विंग कामगारों की आपूर्ति के लिए प्रति टन उगाही पर उत्पादकता बेंच मार्क के लिए लागू प्रोत्साहन/अर्थदंड को हटाने का प्रस्ताव कर रहा है।

(ii). तदनुसार, व्यापार के अनुरोध पर और निष्पादन मानकों के आधार पर प्रोत्साहन/अर्थदंड को लागू करने की प्रक्रिया को सरल बना दिया गया है और 19 जनवरी 2019 की हुई बैठक में बोर्ड को एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है। संशोधित प्रस्ताव की मुख्य विशेषताएं इस प्रकार हैं:-

(क). **निष्पादन मानक:** पिछले वर्ष के कार्गो निष्पादन के आधार पर निष्पादन मानकों की समीक्षा की गई है और 18 सितंबर, 2018 को हुई बैठक में हितधारकों के साथ हुए परस्पर करार के अनुरूप संशोधित किया गया है। फिर भी, लौह अयस्क फिन्स का मानक पत्तन एमएससी 64 टी (2नग) के लिए 8000 टीपीडी से संशोधित कर 12000 टीपीडी किया गया है क्योंकि ग्रैव के आशोधन के साथ बढ़ गया है।

(ख). निष्पादन मानकों को प्राप्त न कर पाने पर अर्थदंड की दरों का प्रस्ताव 3500/-रु. प्रति घंटा या उसके एक भाग के लिए और निष्पादन से अधिक निष्पादन करने पर प्रोत्साहन की दर 350/- रु. प्रति घंटा या उसके एक भाग के लिए प्रस्तावित की गई है। अर्थदंड की दर संदर्भ पत्तन के रूप में परादीप पत्तन न्यास की अधिसूचित बर्थिंग नीति के अनुरूप प्रस्तावित की गई है, लेकिन प्रोत्साहन अर्थदंड के 10% की दर से प्रस्तावित किया गया है।

(ग). सुविचारित किये जाने वाले लंगर प्रभार एनएमपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन में यथानिर्धारित लिये गए हैं।

- (घ). एनएमपीटी दरमान के अध्याय- VII “कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए आरसीएचडब्ल्यू से कार्गो प्रहस्तन श्रमिकों की आपूर्ति के लिए उगाही” में यथानिर्धारित बैच मार्क उत्पादकता पर छूट/दंड को छोड़ देने का प्रस्ताव है, क्योंकि शुष्क बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग नीति के कार्यान्वयन के पश्चात् स्टीवडोरों पर निष्पादन मानकों पर प्रोत्साहन/अर्थदंड लागू करने से दोहरी मार पड़ती है।
- (iii). उक्त पद्धति के आधार पर शुष्क बल्क कार्गो पोतों के लिए संशोधित निष्पादन मानकों (आशोधित को मोटे अक्षरों में उजागर किया गया है) का निम्नलिखित प्रस्ताव किया जाता है:-
- (क). **शुष्क बल्क कार्गो के उत्पादकता मानक:**

(टन/दिन)

क्र.सं.	वस्तु	100 टन और ऊपर की क्षमता की एमएचसी (2 नग)	64 टन एमएचसी (र नग)	जहाजी क्रेन (4 नग)
1	कोयला	22000	14000	13000
2	पेट कोक	16400	10000	12000
3	मेट कोक	12000	7700	7500
4	यूरिया	11600	7400	7000
5	डीपपी/एसओपी	11600	7400	7000
6	एमओपी	12900	9500	8500
7	सल्फर	12000	8600	8000
8	जिप्सम और अन्य अयस्क एवं खनिजों	20000	9600	11000
9	चूना पत्थर/डोलोमाइट	12000	10000	8000
10	बेंटोनाइट	12000	8000	7300
11	रॉक फास्फेट और अन्य एफआरएम	10000	8000	8200
12	अन्य तैयार उर्वरक	11600	7400	6600
13	लौह अयस्क फिस	21600	12000	14500
14	खाद्यान्न	10400	5000	5000
15	नदी बालू	20000	14000	16000

- (ख). प्रोत्साहन/ अर्थदंड (जुर्माना):

समय-समय पर तय किए गए वस्तु-अवसंरचना संयोजना के निष्पादन मानदंडों के आधार पर, जहाजों के घंटे में रहने की अवधि जहाज के आधार पर पत्तन से तय की जाएगी। प्रत्येक जहाज के लिए, वास्तविक बर्थ में रहने की गणना बर्थ समय के लिए “आवक पायलटेज के प्रहस्तन के पूरा होने” के आधार पर की जाएगी। वास्तविक बर्थ में रहने की तुलना शिप-वस्तु/वस्तुओं के संयोजन के लिए निर्धारित बर्थ में रहने के साथ की जाएगी। निर्दिष्ट समय के मुकाबले जहाज के निचले या उच्चतर रहने के मामले में प्रोत्साहन या दंड के बाद लगाया जाएगा।

क्र.सं.	विवरण	प्रोत्साहन	अर्थदंड
(i).	जहाज निर्धारण समय के 5%(उच्च या निम्न) के भीतर रहता है।	---शून्य---	--- शून्य ---

(ii).	जहाज निर्धारण समय से अधिक 5% अधिक रहता है।	---लागू नहीं---	अतिरिक्त घंटे X 3500/-रु. प्रति घंटे या उसके अंश।
(iii).	जहाज निर्धारण समय से अधिक 5% अधिक कम रहता है।	बचाये गए अतिरिक्त घंटों की संख्या X 350/-रु. प्रति घंटा या इसका कोई भाग।	---लागू नहीं---

टिप्पणी:

- (i). जुर्माना/प्रोत्साहन की गणना के उद्देश्य के लिए प्रत्येक पोत द्वारा हासिल किए गए वास्तविक निष्पादन की गणना में पोर्ट-संबंधित या मौसम-संबंधित मुद्दों के कारण परिचालन के किसी भी रोक को छूट दी जाएगी। इस तरह के बहिष्करण निम्न तक सीमित होंगे:-
 - (क). बर्थ पर पत्तन उपकरणों के खराब/अनुपलब्ध रहने पर।
 - (ख). मौसम संबंधित ठहराव, जैसा तथ्य कथन में दर्शाया गया है।
 - (ग). पत्तन के कारण बर्थ के बीच जहाजों का स्थानांतरण ऐसे मामलों ककी आवृत्ति की एक ऐतिहासिक डेटा का रिकॉर्ड बनाए रखना पत्तन के लिए अपेक्षित है।
 - (घ). पत्तन पर पायलट/टग की अनुपलब्धता, ज्वार की स्थिति के कारण नौकायन पोत/जहाज की तैयारी में कोई देरी।
 - (ङ). दिशानिर्देश के अनुसार जहाजों के लिए मानदंडों के अनुसार अंतरिम ड्राफ्ट सर्वेक्षण के लिए प्रति पार्टी अधिकतम 30 मिनट की अनुमति दी जानी चाहिए। ड्राफ्ट सर्वेक्षण में कोई भी अतिरिक्त समय के बर्थ पड़ाव पर विचार किया जाएगा बंदरगाहों को यह सुनिश्चित करने के लिए सभी पयास करना चाहिए कि बहु-पक्षीय खेप के मामले में, साझा सर्वेक्षक नियुक्त किए गए हैं ताकि अंतरिम ड्राफ्ट सर्वे में व्यर्थ होने वाले समय को कम किया जा सके। निष्पादन के मानदंडों की गणना के लिए रूकावटों के अन्य कारणों को बाहर रखा जाए है, जब तक कि बोर्ड द्वारा विशेष रूप से अनुमोदित न हो।
- (ii). स्टीमर एजेंट पोत की बर्थिंग से पूर्व 'पोत योजना' प्रस्तुत करेंगे।
- (iii). पोत के ठहराव का अनुबद्ध समय बर्थ पर पोत के ठहराव के दौरान कार्गो के कुछ लदान / की उतरायी और वस्तु के लिए निर्धारित निष्पादन मानक के आधार पर आकलित किया जायेगा। उदाहरण के लिए पोत से 100 टन और उससे अधिक क्षमता की 2 नग एमएचसी से 44000 टन कोयला प्रहस्त किया जाना है तो पोत के ठहराव का अनुबद्ध समय होगा। 48 घंटे अर्थात् $(44000/22000) \times 24$ ।
- (iv). बर्थ पर पोत के ठहराव के अनुबद्ध समय से अधिक समय तक पोत के ठहराव के लिए 3500/- रु. प्रति घंटा अथवा उसके एक भाग के लिए अर्थदंड और बर्थ पर पोत के ठहराव के अनुबद्ध समय से कम समय तक पोत के ठहराव के लिए 350/- रु. प्रति घंटा अथवा उसके एक भाग के लिए का प्रोत्साहन।
- (v). यदि पोत का बर्थ पर ठहराव समय अनुबद्ध समय से 3 घंटे से भी कम है तो स्टीवडोर 1050/-रु. के प्रोत्साहन के पात्र होंगे और यदि पोत का बर्थ पर ठहराव समय अनुबद्ध समय से 3 घंटे से भी अधिक है तो उन्हें 10,500/-रु. अर्थदंड के रूप में देने होंगे।

- (vi). चूंकि पत्तन द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरों को लाइसेंस जारी किये जाते हैं और स्टीवडोर कार्गो प्रहस्तन के लिए साधनों की मांग करते हैं, तो स्टीवडोर प्रोत्साहन प्राप्त करने और अर्थदंड देने के लिए उत्तरदायी होंगे।
- (vii). गियरयुक्त पोतों से कार्गो के लदान/उतरायी के पूरे होने तक सभी क्रेनों के आपरेशन की प्रत्याशा की जाती है। ऐसा गियरयुक्त पोत जो जहाजी क्रेन के खराब हो जाने पर या किसी अन्य कारण से जो पत्तन पर आरोप्य नहीं हो, कार्गो लदान / उतरायी प्रचालनों के लिए सभी अथवा कोई जहाजी क्रेन लगाने में असमर्थ रहता है तो पोत एजेंट/आयातक/निर्यातक हार्बर चल क्रेन (एचएमसी) लगाने के लिए उत्तरदायी होगा तथा यह जहाजी गियरों के प्रचालन के लिए तैयार होने पर उपलब्धता के अधीन होगी।
- (viii). उत्तम कार्यकुशलता प्राप्त करने के लिए 2 एचएमसी से अधिक का प्रयोग करने वाले पोतों के मामले में, 2 एचएमसी के उत्पादकता मानकों को सुविचार में लेते हुए प्रोत्साहन/अर्थदंड का परिकलन किया जायेगा।
- (ix). जहां पोत निर्धारित उत्पादकता मानक प्राप्त नहीं करते हैं, एएमपीटी का अर्थदंड प्रभारों, यदि कोई हो, की उक्त निर्धारित दरों पर उगाही के अतिरिक्त जहाज के जोखिम और लागत पर पोत को लंगरगाह में स्थानांतरित करने का अधिकार सुरक्षित रहेगा।
- (x). एनएमपीटी स्थानीय परिस्थितियों बर्थ अवसंरचना के उन्नयन और पूर्व के निष्पादन आदि के आधार पर वार्षिक आधार पर समीक्षा करके यदि जरूरी हो तो उनमें संशोधन कर सकता है।

(ग). शुष्क बल्क कार्गो पोतों के लंगरगाह प्रभार:

शुष्क बल्क कार्गो पोतों के लंगरगाह प्रभार एनएमपीटी के सामान्य दरमानों में यथानिधारित हैं।

6.2. एनएमपीटी के 30 अप्रैल, 2019 के पत्र के द्वारा प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करने के क्रम में, एनएमपीटी 13 मई 2019 के अपने पत्र के द्वारा 29 मई, 2019 की बोर्ड बैठक के संकल्प की प्रति भेजी। बोर्ड बैठक के कार्यवृत्त में, यह दर्ज है कि हाल ही में निष्पन्न हुई बैठक में आईपीए ने निष्कर्ष निकाला है कि स्टीवडोरों पर प्रोत्साहन/ आर्थिक दंड परम्परागत कार्गो प्रहस्तन पर लागू किया जाये। बोर्ड ने संकल्प संख्या 26/2019-20 के द्वारा निम्न संकल्प किया:

- (i). शुष्क बल्क कार्गो पोतों के लिए संशोधित निष्पादन मानकों, प्रोत्साहन/आर्थिक दंड और लंगरगाह प्रभार, जैसे अनुलग्नक 1 में दिये गए हैं, अनुमोदित किये जाते हैं और अनुमोदन के लिए प्रस्ताव प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाये।
- (ii). अध्याय -VII दरमानों में यथानिर्धारित बेंचमार्क उत्पादकता पर रियायत/अर्थदंड को समाप्त करना अनुमोदित और प्राधिकरण के अनुमोदनार्थ प्रस्ताव प्रस्तुत करें।

6.3. तत्पश्चात, एनएमपीटी ने 19 अगस्त 2019 के अपने पत्र के द्वारा पुष्टि की कि 18 सितंबर 2018 को हुई बैठक में हितधारकों के साथ परामर्श में 21 अक्टूबर, 2017 से 31 जुलाई 2018 की अवधि के दौरान शुष्क बल्क कार्गो पोतों द्वारा प्राप्त निष्पादन की मौजूदा निष्पादन मानकों की तुलना में समीक्षा की गई और तदनुसार संशोधित मानक प्रस्तावित किये जाते हैं। 21 जुलाई, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/97/2016-एनएमपीटी द्वारा यथा अनुमोदित मौजूदा निष्पादन मानकों की तुलना में 10 महीनों यानी 21 अक्टूबर, 2017 से 31 जुलाई 2018 की अवधि में प्राप्त वास्तविक उत्पादकता को दर्शाने वाले विवरण, प्रस्तावित परिवर्तनों के औचित्य के साथ, एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत किये गए हैं जिन्हें नीचे सरणीबद्ध किया जाता है:-

- (i). शुष्क बल्क कार्गो पोत- 21 अक्टूबर 2017 से 31 जुलाई, 2018 तक की अवधि के लिए **64 टन एमएचसी (दो टन) का निष्पादन (मीट्रिक टन प्रति दिन):**

क्र.सं.	कार्गो	क्रेन की किस्म	निष्पादन मानक	अन्य रूप से प्राप्त औसत निष्पादन	प्रस्तावित मानक	औचित्य
1	कोयला	64 टन एचएमसी	13800	14478	14000	हितधारकों के साथ परामर्श से पहले के निष्पादन मानकों से उच्च मानकों का प्रस्ताव
2	पेट कोक	64 टन एचएमसी	9800	10006	10000	क्रमांक 1 के अनुसार
3	मेट कोक	64 टन एचएमसी	7700	9952	7700	प्रस्तावित मानकों में कोई परिवर्तन नहीं
4	यूनिया	64 टन एचएमसी	7400	7478	7400	प्रस्तावित मानकों में कोई परिवर्तन नहीं
5	डीपपी/एस ओपी	64 टन एचएमसी	7400	कार्गो पत्तन एमएचसी द्वारा प्रहस्त नहीं	7400	मानकों में कोई परिवर्तन नहीं
6	एमओपी	64 टन एचएमसी	9000	12364	9500	क्रमांक 1 के अनुसार
7	सल्फर	64 टन एचएमसी	8600	कार्गो पत्तन एमएचसी द्वारा प्रस्तुत नहीं	8600	मानकों में कोई परिवर्तन नहीं
8	जिप्सम	64 टन एचएमसी	9600	कार्गो पत्तन एमएचसी द्वारा प्रस्तुत नहीं	9600	मानकों में कोई परिवर्तन नहीं
9	चूना पत्थर/डोलोमाइट	64 टन एचएमसी	10100	कार्गो पत्तन एमएचसी द्वारा प्रस्तुत नहीं	10000	प्रस्तावित निष्पादन मानकों को हितधारकों के साथ परामर्श से आंशिक रूप से घटा दिया गया है।
10	बेंटोनाइट	64 टन एचएमसी	8800	7744	8000	कम औसत निष्पादन प्राप्ति को देखते हुए, हितधारकों के साथ परामर्श से निष्पादन मानक घटा दिये गए हैं।
11	रॉक फास्फेट	64 टन एचएमसी	9200	7471	8000	क्रमांक 10 के अनुसार
12	अन्य तैयार उर्वरक	64 टन एचएमसी	7400	कार्गो पत्तन एमएचसी द्वारा प्रस्तुत नहीं	7400	मानकों में कोई परिवर्तन नहीं
13	लौह अयस्क फ़िस	64 टन एचएमसी	17300	12614	12000	प्राप्त औसत निष्पादन निर्धारित निष्पादन मानकों से अत्यधिक कम हैं इसलिए ऐसे कार्गो को प्रहस्त करने में पत्तन एचएमसी की तकनीकी बाधा को देखते हुए प्रस्तावित मानक घटा दिया गया है।
14	खाद्यान्न	64 टन एचएमसी	5900	5558	5000	कम औसत निष्पादन प्राप्ति को देखते हुए, हितधारकों के साथ परामर्श से निष्पादन मानक घटा दिये गए हैं।

15	नदी बालू	64 टन एचएमसी	नया कार्गो	12502	14000	कार्गो का केवल एक परेक्षण प्रहस्त किया गया है और हितधारकों के साथ परामर्श से प्रस्तावित निष्पादन मानक समान कार्गो यानी कोयला की रेंज में ही है।
----	----------	-----------------	------------	-------	-------	---

(ii). शुष्क बल्क कार्गो पोत- 100 टी एमएचसी (2 नग) का 21 अक्टूबर 2017 से 31 जुलाई 2019 के बीच निष्पादन (मीट्रिक टन प्रति दिन):

क्र.सं.	कार्गो	क्रेन की किस्म	निष्पादन मानक	अन्त्य रूप से प्राप्त औसत निष्पादन	प्रस्तावित मानक	औचित्य
1	कोयला	100 टन एचएमसी	21800	24740	22000	प्राप्त निष्पादन की वर्तमान निष्पादन मानकों से तुलना में समीक्षा की गई और 18.09.2018 को हुई बैठक में हितधारकों के साथ परामर्श से प्रस्तावित मानक पहले के निष्पादन मानकों से ऊंचे प्रस्तावित किये गए हैं।
2	पेट कोक	100 टन एचएमसी	16400	कार्गो निजी एमएचसी द्वारा प्रहस्त नहीं	16400	मानकों में कोई परिवर्तन नहीं
3	मेट कोक	100 टन एचएमसी	11300	14606	12000	क्रमांक संख्या 1 के अनुसार
4	यूनिया	100 टन एचएमसी	11600	कार्गो निजी एमएचसी द्वारा प्रहस्त नहीं	11600	मानकों में कोई परिवर्तन नहीं
5	डीपपी/एस ओपी	100 टन एचएमसी	11600	कार्गो निजी एमएचसी द्वारा प्रहस्त नहीं	11600	मानकों में कोई परिवर्तन नहीं
6	एमओपी	100 टन एचएमसी	12900	कार्गो निजी एमएचसी द्वारा प्रहस्त नहीं	12900	मानकों में कोई परिवर्तन नहीं
7	सल्फर	100 टन एचएमसी	12000	कार्गो निजी एमएचसी द्वारा प्रहस्त नहीं	12000	मानकों में कोई परिवर्तन नहीं
8	जिप्सम	100 टन एचएमसी	15400	25071	20000	क्रमांक संख्या 1 के अनुसार

9	चूना पत्थर/डोलो माइट	100 टन एचएमसी	15000	7523	12000	हितधारकों के साथ परामर्श से निष्पादन मानकों को कम कर दिया गया है क्योंकि प्राप्त औसत निष्पादन मौजूदा निष्पादन मानकों से कम था।
10	बेंटोनाइट	100 टन एचएमसी	12900	11547	12000	क्रमांक संख्या 9 के अनुसार
11	रॉक फास्फेट	100 टन एचएमसी	12600	5905	10000	क्रमांक संख्या 9 के अनुसार
12	अन्य तैयार उर्वरक	100 टन एचएमसी	11600	कार्गो निजी एमएचसी द्वारा प्रहस्त नहीं	11600	मानकों में कोई परिवर्तन नहीं
13	लौह अयस्क फ़िस	100 टन एचएमसी	21600	19496	21600	मानकों में कोई परिवर्तन नहीं, क्योंकि प्राप्त निष्पादन मौजूदा मानकों से थोड़ा सा कम था।
14	खाद्यान्न	100 टन एचएमसी	10400	कार्गो निजी एमएचसी द्वारा प्रहस्त नहीं	10400	मानकों में कोई परिवर्तन नहीं
15	नदी बालू	100 टन एचएमसी	नया कार्गो	15627	20000	कार्गो का केवल एक परेक्षण प्रहस्त किया गया है और हितधारकों के साथ परामर्श से प्रस्तावित निष्पादन मानक समान कार्गो यानी कोयला की रेंज में ही है।

(iii). शुष्क बल्क कार्गो पोत- जहाजी क्रेन निष्पादन (4 नग) 21 अक्टूबर 2017 से 31 जुलाई 2019 के बीच निष्पादन (मीट्रिक टन प्रति दिन):

क्र.सं.	कार्गो	क्रेन की किस्म	निष्पादन मानक	अन्य रूप से प्राप्त औसत निष्पादन	प्रस्तावित मानक	औचित्य
1	कोयला	जहाज क्रेन	9700	16018	13000	प्रस्तावित निष्पादन मानक पहले के मानकों से ऊंचे हैं। निष्पादन मानकों की 18.09.2018 को हुई बैठक में हितधारकों के परामर्श के साथ समीक्षा की गई थी तथा प्रस्ताव किया गया था, जिसमें स्टीवडोर और स्टीमर एजेंटों ने सूचित किया कि परेषिती कुछेक को छोड़कर, जहाजी क्रेन के साथ पुराने पोत चार्टरित करते हैं जो ठीक स्थिति में नहीं होती और कुछेक भंडारण स्थान बर्थ के निकट नहीं होते और कार्य के वातावरण में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है और न ही अवसंरचना में कोई सुधार हुआ है।

						इसलिए निष्पादन घटाने का अनुरोध किया।
2	पेट कोक	जहाज क्रेन	9300	13006	12000	क्रमांक संख्या 1 के अनुसार
3	मेट कोक	जहाज क्रेन	7700	7544	7500	हितधारकों के साथ परामर्श से निष्पादन मानकों को कम कर दिया गया है क्योंकि प्राप्त औसत निष्पादन मौजूदा निष्पादन मानकों से कम था।
4	यूनिया	जहाज क्रेन	6600	8844	7000	क्रमांक संख्या 1 के अनुसार
5	डीपपी/एस ओपी	जहाज क्रेन	6600	कार्गो जहाजी क्रेन द्वारा प्रहस्त नहीं	7000	प्रस्तावित निष्पादन मानक समान कार्गो यानी यूरिया के अनुरूप है।
6	एमओपी	जहाज क्रेन	8400	10234	8500	क्रमांक संख्या 1 के अनुसार
7	सल्फर	जहाज क्रेन	7200	13303	8000	क्रमांक संख्या 1 के अनुसार
8	जिप्सम	जहाज क्रेन	9200	14977	11000	क्रमांक संख्या 1 के अनुसार
9	चूना पत्थर/डोलो माइट	जहाज क्रेन	9000	4514	8000	हितधारकों के साथ परामर्श से निष्पादन मानकों को कम कर दिया गया है क्योंकि प्राप्त औसत निष्पादन मौजूदा निष्पादन मानकों से कम था।
10	बेंटोनाइट	जहाज क्रेन	7300	कार्गो शिप क्रेन एमएचसी द्वारा प्रहस्त नहीं	7300	कोई बदलाव प्रस्तावित नहीं है
11	रॉक फास्फेट	जहाज क्रेन	8200	कार्गो शिप क्रेन एमएचसी द्वारा प्रहस्त नहीं	8200	कोई बदलाव प्रस्तावित नहीं है
12	अन्य तैयार उर्वरक	जहाज क्रेन	6600	कार्गो शिप क्रेन एमएचसी द्वारा प्रहस्त नहीं	6600	कोई बदलाव प्रस्तावित नहीं है
13	लौह अयस्क फिस	जहाज क्रेन	14000	15255	14500	क्रमांक संख्या 1 के अनुसार
14	खाद्यान्न	जहाज क्रेन	4600	6055	5000	क्रमांक संख्या 1 के अनुसार
15	नदी बालू	जहाज क्रेन	नया कार्गो	21060	16000	बालू का एकमात्र परेक्षण प्रहस्त किया गया है। बालू और अन्य कार्गो के लिए नया स्टैकयार्ड विकसित किया गया है जो दूरतम भंडारण स्थल है (3 किमी से भी अधिक दूर) अतः प्रस्तावित मानक प्राप्त मानकों से कम रखे गए हैं।

6.4. बाद में, उपरोक्त के क्रम में, एनएमपीटी ने अपने 20 अगस्त, 2019 के ई-मेल के द्वारा आगे और स्पष्ट किया कि कुछ वस्तुओं के लिए निष्पादन मानक प्राप्त मानकों से कम हैं क्योंकि हितधारकों ने निष्पादन मानकों में प्राप्त मानकों के स्तर तक बढ़ाने का पुरजोर विरोध किया क्योंकि अर्थदंड प्रभार उनके व्यापार पर प्रभाव डालते हैं और कार्गो को पड़ौसी पत्तनों को ले जाया जा सकता है। तदनुसार, हितधारकों से विधिवत विचार-विमर्श के साथ, कार्गो पर अर्थदंड के किसी प्रतिकूल प्रभाव से बचने के लिए निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया गया है। तथापि, अर्थदंड और प्रोत्साहनों की कम राशि का प्रस्ताव किये जाने से न्यूनतम वित्तीय प्रभाव पड़ेगा।

6.5. तुरंत संदर्भ के लिए इस प्राधिकरण के 24 जुलाई, 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/78/2018-एनएमपीटी के द्वारा अनुमोदित मौजूदा दरमानों में स्टीवडोरों/स्टीमर एजेंटों के लिए अर्थदंड/प्रोत्साहन संबंधी उपबंध जो बर्थ किराया प्रभार और पंजीकृत कार्गो प्रहस्तन विंग (आरसीएचडब्ल्यू) से श्रम की आपूर्ति से संबंधित अध्याय-VII के अंतर्गत किये गए हैं, नीचे दिये जा रहे हैं:—

(क). अध्याय – 2.4 – बर्थ किराया प्रभार टिप्पणी संख्या 5:

यदि कोई पोत पत्तन द्वारा दिये गए समय की समाप्ति के पश्चात् बर्थ को कब्जाये रखता है, बर्थों के अनधिकृत अधिग्रहण के लिए दंडात्मक प्रभार; कानून के प्रासंगिक प्रावधानों, नियमों और विनियमों के अनुसार किसी अन्य कार्रवाई के बिना, पत्तन में बर्थ के अनाधिकृत अधिग्रहण के लिए बर्थ किराया प्रभार पोतों के एजेंटों/स्वामी को लिखित में 3 घंटे पहले अग्रिम सूचना या नोटिस देने के बाद निम्नलिखित दरों पर वसूल किए जाएंगे:

i	3 दिन से अधिक भाग तक	:	बर्थ किराया प्रभारों की दर के तीन गुणा पर
ii	3 से अधिक और 6 दिनों तक	:	बर्थ किराया प्रभारों की दर के चार गुणा पर
iii	6 से अधिक और 9 दिनों तक	:	बर्थ किराया प्रभारों की दर के पांच गुणा पर
iv	9 दिनों से अधिक और इस तरह अनुवर्ती दिनों के लिए	:	बर्थ किराया प्रभारों की दरों के छह गुणा पर और इस पर आगे

(ख). एनएमपीटी के संशोधन पूर्व सामान्य दरमानक अध्याय -VII – कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों के लिए पंजीकृत कार्गो प्रहस्तन श्रम विंग से कार्गो प्रहस्तन कामगारों की आपूर्ति के लिए उगाही के अंतर्गत टिप्पणी संख्या (ii)।

“अनुसूची में निर्धारित प्रति गैंग/पाली उत्पादकता के बेंचमार्क स्तर से कम/उच्च निष्पादन के लिए निर्धारित दर में निम्नलिखित अर्थदंड/प्रोत्साहन लागू होंगे:-

छूट		अर्थदंड	
अनुसूची में निर्धारित प्रति गैंग/पाली उत्पादकता के बेंचमार्क स्तर से अधिक उत्पादकता प्राप्त करने पर	उक्त अनुसूची में निर्धारित दर पर छूट यदि अनुसूची में निर्धारित प्रति गैंग/पाली उत्पादकता के बेंचमार्क स्तर से अधिक उत्पादकता प्राप्त करने पर (% में)	अनुसूची में निर्धारित प्रति गैंग/पाली उत्पादकता के बेंचमार्क स्तर से कम उत्पादकता प्राप्त करने पर	उक्त अनुसूची में निर्धारित दर पर छूट यदि अनुसूची में निर्धारित प्रति गैंग/पाली उत्पादकता के बेंचमार्क स्तर से कम अर्थदंड उत्पादकता प्राप्त करने पर (% में)
निर्धारित क्षमता से 10% अधिक तक	10%	निर्धारित क्षमता से 10% अधिक तक	10%
10% से अधिक 20% तक	20%	10% से कम 20% तक	20%
20% से अधिक 30% तक	30%	20% से कम 30% तक	30%

[वर्तमान प्रस्ताव में आरसीएचडब्ल्यू के अंतर्गत उपर्युक्त टिप्पण को एनएमपीटी ने हटाने का प्रस्ताव किया है।]

7. उक्त आशोधनों को देखते हुए और निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एनएमपीटी का 30 अप्रैल, 2019 का संशोधित प्रस्ताव 07 मई 2019 के पत्र के द्वारा संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए भेजा गया। केसीसीआई ने अपनी टिप्पणियां अपने 15 मई 2019 के पत्र द्वारा भेजीं। केसीसीआई ने पहले दी गई टिप्पणियों को

संक्षिप्त में दोहराया है। केसीसीआई से प्राप्त टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के तौर पर एनएमपीटी को अग्रेषित किया गया। पत्तन ने केसीसीआई की पहले की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां पहले ही दे रखी है।

8. इस मामले में एनएमपीटी परिसर में 15 मई, 2019 को आयोजित की गई थी। एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर - प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया। संयुक्त सुनवाई में एनएमपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने निवेदन रखे।

9. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्रवाई इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए मतों का सार उनको पृथक् रूप से प्रेषित किया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध कराए जाएंगे।

10. मामले के संसाधन के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के आधार पर निम्नलिखित सूचना उभर कर सामने आती है:

- (i). एनएमपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा जारी बर्थिंग नीति, 2016 के अंतर्गत निष्पादन मानकों और प्रोत्साहन/अर्थदंड के संशोधन से संबंधित है। एनएमपीटी पर प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो के संबंध में इस प्राधिकरण के 21 जुलाई 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/97/2016-एनएमपीटी द्वारा अनुमोदित बर्थिंग नीति 2016 के अंतर्गत निष्पादन मानकों और निष्पादन संबद्ध प्रोत्साहनों/अर्थदंड की वैधता 21 अक्टूबर 2017 से 20 अक्टूबर 2018 तक एक वर्ष की अवधि के लिए थी। इस आदेश की वैधता की तारीख से 20 जुलाई 2019 तक अथवा एनएमपीटी द्वारा दायर किये जाने वाले प्रस्ताव के आधार पर संशोधन आदेश के कार्यान्वयन की तारीख तक, जो भी पहले हो, बढ़ा दिया गया था। एनएमपीटी द्वारा दायर 20 अक्टूबर 2018 के मूल प्रस्ताव के संदर्भ में, न्यासी मंडल ने 19 नवंबर 2019 को हुई 4थी साधारण बैठक में एनएमपीटी के प्रस्ताव पर स्टीवडोरों के साथ और चर्चा करने के लिए आस्थगित कर दिया था। तदनुसार, एनएमपीटी ने इस मामले में पत्तन में स्टीमर एजेंट एसोसिएशन सहित हितधारकों के साथ अनेकों बैठकों कीं।

30 अप्रैल, 2019 के एनएमपीटी के संशोधित प्रस्ताव को एनएमपीटी के न्यासी मंडल ने 29 मई 2019 को अनुसमर्थन किया। पत्तन द्वारा प्रस्तुत सूचना/स्पष्टीकरण के साथ उक्त संशोधित प्रस्ताव भेजा गया और बाद के 19 अगस्त, 2019 के पत्र के साथ 21 जुलाई 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/97/2016-एनएमपीटी में यथाअनुमोदित निष्पादन मानकों की और 10 महीने की अवधि में, अर्थात् उक्त आदेश के कार्यान्वयन की तारीख 21 अक्टूबर 2017 से 31 जुलाई 2018 तक, वास्तव में प्राप्त आवश्यकता की तुलनात्मक विवरण और सुविचारित प्रस्तावित परिवर्तनों के औचित्य भेजे। पत्तन ने 30 अप्रैल 2019 के अपने संशोधित प्रस्ताव में हितधारकों द्वारा उठाये गए तीन मुख्य मुद्दों का समाधान किया है:-

- (क). केनरा चैम्बर ऑफ कामर्स एंड इंडस्ट्री (केसीसीआई) और मंगलोर स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (एमएसएए) ने यह कहते हुए बर्थिंग मानदंडों को प्राप्त न कर पाने पर अर्थदंड की उगाही पर आपत्ति उठायी है कि कार्गो प्रहस्तन में स्टीमर एजेंटों की कोई भूमिका नहीं होती। यह स्टीवडोरों का उत्तरदायित्व है।

एनएमपीटी ने, अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव में, हितधारकों से के साथ-साथ के आधार पर, अपने मूल प्रस्ताव का आशोधन किया और प्रस्ताव किया कि प्रोत्साहनों का लाभ स्टीवडोर प्राप्त करेंगे और निर्धारित स्तर ने कम निष्पादन पर अर्थदंड भी स्टीवडोरों से वसूला जायेगा। यह एनएमपीटी के 29 मई, 2019 के बोर्ड संकल्प के द्वारा न्यासी मंडल द्वारा अनुमोदित है। इसके अतिरिक्त, एनएमपीटी ने स्टीवडोरों की आपत्ति के आधार पर पंजीकृत कार्गो प्रहस्तन विंग (आरसीएचडब्ल्यू) से निष्पादन संबद्ध अर्थदंड/प्रोत्साहन स्कीम को विलुप्त कर दिया है। इससे स्टीवडोरों को राहत मिलेगी।

यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि स्टीवडोरों पर बर्थिंग मानक संबद्ध प्रोत्साहन/अर्थदंड की उगाही का प्रस्ताव वी ओ चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) और पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) के मामले में उपलब्ध समान निर्धारणों के अनुरूप है। अतः प्रस्तावित उक्त संशोधन अनुमोदित है।

- (ख). अन्य मुद्दा जिस पर केसीसीआई और एमएसए ने आपत्ति उठायी है वह यह है कि निष्पादन मानक संबद्ध प्रोत्साहन/अर्थदंड की दोहरी अनुप्रयोज्यता है। एनएमपीटी के मौजूदा दरमान अध्याय—VII में पंजीकृत कार्गो प्रहस्तन श्रम विंग (आरसीएचएलडब्ल्यू) से श्रमिकों की तैनाती के लिए निष्पादन बैच मार्क से संबद्ध उपबंध निर्धारित करते हैं। ऐसी स्थिति में, बर्थिंग नीति 2016 के अंतर्गत निर्धारित मानकों के निष्पादन न होने पर अर्थदंड/प्रोत्साहन का निर्धारण निष्पादन मानकों पर प्रोत्साहन/अर्थदंड लागू करना दोहरे के समान है।
- एनएमपीटी ने, संबंधित प्रयोक्ताओं द्वारा उठायी गई आपत्ति को देखते हुए, एनएमपीटी द्वारा दायर सामान्य दरमान संशोधन प्रस्ताव में अध्याय—VII कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों के लिए आरसीएचएलडब्ल्यू से कार्गो प्रहस्तन कामगारों की आपूर्ति के लिए उगाही के अंतर्गत अर्थदंड/प्रोत्साहन से संबंधित टिप्पणी संख्या (ii) को विलुप्त करने का प्रस्ताव किया है। उक्त विलोपन को इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी के सामान्य दरमान से संबंधित 24 जुलाई, 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/78/018-एनएमपीटी में अनुमोदित कर दिया है। अतः हितधारकों के इस मुद्दे का पत्तन द्वारा समाधान कर दिया गया है।
- (ग). इसके अतिरिक्त, पत्तन ने मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित अर्थदंड और प्रोत्साहन को संयत कर दिया है। अर्थदंड बर्थ किराया प्रभारों के 3गुणा और लागू बर्थ किराया प्रभारों के 10% पर प्रोत्साहन के स्थान पर अर्थदंड को सुनिश्चित निबंधन में 3500/-रु. प्रति घंटा और प्रोत्साहन 350/-रु. प्रति घंटा कर दिया है।
- (ii). पत्तन ने, वर्तमान प्रस्ताव में 14 मौजूदा शुष्क बल्क कार्गो मदों के संशोधित निष्पादन मानक और एक नई शुष्क बल्क कार्गो मद अर्थात् नदी बालू के मानकों का प्रस्ताव किया है।
- (iii). (क). बर्थिंग नीति का खंड 7.2 अनुबंध करता है कि यदि 60%-70% से अधिक जहाज निर्धारित मानकों को प्राप्त कर लेते हैं तो पत्तन मानकों को बढ़ा सकते हैं। बर्थिंग नीति पत्तनों से लक्षित मानकों के प्राप्त होने पर निष्पादन मानकों की समीक्षा की अपेक्षा करते हैं।
- चूंकि 80% से अधिक शुष्क बल्क कार्गो पोतों ने 21 जुलाई 2017 के आदेश में अनुमोदित निष्पादन मानकों को प्राप्त कर लिया है। इसलिए पत्तन ने उक्त आदेश के कार्यान्वयन की तारीख 21 अक्टूबर 2017 से 31 जुलाई 2018 तक के 10 महीनों की अवधि में प्राप्त वास्तविक उत्पादकता की समीक्षा के आधार पर हितधारकों के साथ परामर्श से संशोधित निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने केवल उन कार्गो मदों के निष्पादन मानकों में वृद्धि का प्रस्ताव किया है जहां प्राप्त निष्पादन समीक्षा अवधि के दौरान निर्धारित निष्पादन मानकों से अधिक प्राप्त किया है और जहां उपलब्ध समीक्षा अवधि के दौरान निर्धारित मानकों से कम रही है यथा स्थिति बनाये रखी गई है। इसके अतिरिक्त, पत्तन ने वहां निष्पादन मानकों को घटाने का प्रस्ताव किया है जहां समीक्षा अवधि के दौरान विभिन्न कारणों से जैसे कार्गो की अंतर्निहित विशेषताएं, अनुचित ग्रेव और पत्तन एमएचसी की आउटरीच, कार्गो का छोटा पार्सल आकार आदि के कारण अनुमोदित निष्पादित मानकों से अत्यधिक कम उपलब्धता प्राप्त हुई है।
- (ख). पत्तन ने हितधारकों के साथ परामर्श करके नई वस्तु “नदी बालू” के लिए प्राप्त उत्पादकता के आधार पर निष्पादन मानक यह कहते हुए प्रस्ताव किया है कि कार्गो का केवल एक परेक्षण ही प्रहस्त किया है और कि प्रस्तावित निष्पादन मानक समान कार्गो जैसे कायेला की रेंज में हैं।
- (ग). पत्तन द्वारा प्रस्तुत सूचना/स्पष्टीकरण के साथ उक्त संशोधित प्रस्ताव भेजा गया और बाद के 19 अगस्त, 2019 के पत्र के साथ 21 जुलाई 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/97/2016-एनएमपीटी में यथा अनुमोदित निष्पादन मानकों की और 10 महीने की अवधि में, अर्थात् उक्त आदेश के कार्यान्वयन की तारीख 21 अक्टूबर 2017 से 31 जुलाई 2018 तक, वास्तव में प्राप्त उत्पादकता और 30 अप्रैल 2019 के संशोधित प्रस्ताव के अनुरूप संशोधित निष्पादन मानकों का तुलनात्मक विवरण **अनुलग्नक** के रूप में संलग्न है।

एनएमपीटी द्वारा दिये गए औचित्यों और विवेचना को देखते हुए और इस बात को मान्य करते हुए कि प्रस्तावित निष्पादन मानक पत्तन द्वारा हितधारकों से परामर्श करने के पश्चात् तथा इन्हें एनएमपीटी के न्यासी मंडल का अनुमोदन प्राप्त है, यह प्राधिकरण पत्तन के प्रस्ताव का समर्थन करता है। अतः पत्तन द्वारा विभिन्न शुष्क बल्क कार्गो मर्दों के लिए यथाप्रस्तावित निष्पादन मानकों अनुमोदित किये जाते हैं।

- (iv). बर्थिंग नीति के खंड 8.2 के अनुसार, उन मामलों में जहां वास्तविक बर्थ ठहराव अनुबद्ध समय के 5% से अधिक होता है तो वहां बर्थ पर लगाये गए अतिरिक्त घंटों की संख्या के लिए बर्थ किराया प्रभारों के 3 गुणा अर्थदंड लिया जायेगा और यदि वास्तविक बर्थ ठहराव अनुबद्ध समय के 5% से कम रहता है तो बचे हुए अतिरिक्त घंटों के लिए बर्थ किराया प्रभारों के समान प्रोत्साहन दिया जायेगा।

एनएमपीटी के मामले में, पत्तन ने हितधारकों से अनेकों बैठक की और यह निष्कर्ष निकाला कि 3500/-रु. प्रति घंटा या उसके एक भाग के लिए अर्थदंड और 350/-रु. प्रति घंटा या उसके एक भाग के लिए प्रोत्साहन की दरें निर्धारित की जाएं, जो पीपीटी के अधिसूचित मानकों के अनुसार हैं, न कि अक्टूबर, 2018 के प्रस्ताव में यथाप्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों से संबद्ध अर्थदंड और प्रोत्साहन निर्धारित किये जाएं। लेकिन, प्रोत्साहनों का प्रस्ताव अर्थदंड के 10% की दर पर प्रस्तावित किया गया है।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इस प्राधिकरण ने अर्थदंड/प्रोत्साहन को बर्थ किराया प्रभारों से संबद्ध किये बिना 3500/-रु. प्रति घंटा या उसके एक भाग के लिए नियत राशि का अर्थदंड/प्रोत्साहन पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित पीपीटी के प्रस्ताव का अनुमोदन किया है।

ऐसी स्थिति में, एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित प्रोत्साहन/अर्थदंड की उगाही, जो पीपीटी के मामले में इस प्राधिकरण के 03 अक्टूबर 2018 के आदेश संख्या टीएएमपी/79/2017-पीपीटी में दिये गए अनुमोदन के अनुरूप हैं, अनुमोदित है।

- (v). बर्थिंग नीति का खंड 8.4 अर्थदंड/प्रोत्साहन के परिकलन के प्रयोजन से प्रत्येक जहाज द्वारा प्राप्त वास्तविक निष्पादन मानक परिकलन के लिए कुछ मर्दों को छोड़ देना निर्धारित करता है। पत्तन ने इस संबंध में, वर्तमान प्रस्ताव में 21 जुलाई 2017 के आदेश द्वारा निर्धारित वर्तमान खंडों को बनाये रखा है।

- (vi). एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित अन्य टिप्पणियां बर्थिंग मानकों के लिए पीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित प्रोत्साहन/अर्थदंड के समान ही हैं जिन्हें इस प्राधिकरण द्वारा 03 अक्टूबर 2018 के आदेश संख्या टीएएमपी/79/2017-पीपीटी द्वारा अनुमोदित किया गया था। अतः एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणियां भी अनुमोदित हैं।

- (vii). वर्तमान प्रस्ताव में, एनएमपीटी ने एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि लंगरगाह प्रभार एनएमपीटी के सामान्य संशोधन दरमानों में निर्धारित के अनुसार होंगे। एनएमपीटी के सामान्य दरमानों में लंगरगाह प्रभारों को निर्धारित पर इस प्राधिकरण के 24 जुलाई 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/78/2017-एनएमपीटीके 13(xix) में विस्तार से चर्चा की गई है। अतः लंगरगाह प्रभारों पर प्रस्तावित टिप्पणी किसी संदिग्धता से बचने के लिए निर्धारित की जाती है।

- (viii). पत्तन ने प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था के वित्तीय प्रभाव का निर्धारण नहीं किया है। यह दिया जाता है कि पत्तन का प्रस्ताव पोत के अधिक ठहराव पर/ बर्थ जल्द खाली करने पर अर्थदंड/प्रोत्साहन की उगाही की प्रकृति का है और जहाज के निष्पादन पर निर्भर करता है, अतः पत्तन के लिए यह संभव नहीं है कि वह प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था के वित्तीय प्रभाव का आकलन कर सके।

- (ix). (क). सामान्यतः इस प्राधिकरण के आदेश भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख के 30 दिन के पश्चात् उत्तरवर्ती प्रभाव से लागू होते हैं जब तक कि संबंधित प्रशुल्क आदेश में अन्यथा भिन्न व्यवस्था न की गई हो। ऐसी कोई विशेष परिस्थितियां नहीं है कि इस दिशानिर्देश से विचलन किया जाये। इसलिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधित उत्पादकता मानदंड इस प्राधिकरण द्वारा सामान्य अनुमोदन के अनुरूप राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख के 30 दिन के बाद प्रभावी होंगे।

(ख). बर्थिंग नीति 2016 का खंड 8.5 अनुबद्ध करता है कि प्रथम वर्ष में जब तक वस्तु के लक्ष्य मानक प्राप्त नहीं हो जाते तब तक प्रत्येक तिमाही निष्पादन मानक संशोधित किये जाते रहेंगे। तत्पश्चात् संशोधन वार्षिक अथवा बर्थ अवसंरचना के उन्नयन किये जाने पर संशोधित किये जायेंगे। निष्पादन मानक संबद्ध अर्थदंड/प्रोत्साहन के कार्यान्वयन के प्रथम वर्ष पहले ही पूरा हो चुका है। ऐसी स्थिति में, अनुमोदित संशोधित मानदंड की वैधता इसके प्रभावी होने की तारीख से एक वर्ष के लिए निर्धारित की जाती है।

(ख). अगर रिकॉर्ड के अनुसार, या किसी उचित कारण से कोई ब्रुटि दिखाई दे तो एनएमपीटी, भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना के 30 दिन के भीतर पर्याप्त औचित्य/तर्कदेकर इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है। यदि पत्तन प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन के पास कोई समस्या है तो वे पत्तन से संपर्क कर सकते हैं।

11.1. परिणाम में और ऊपर दिये गए कारणों से तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी बर्थिंग नीति के कार्यान्वयन के लिए निष्पादन मानकों के साथ प्रोत्साहनों और अर्थदंडों के नियतन के एनएमपीटी के प्रस्ताव को निम्नवत् अनुमोदित करता है:-

“(क). शुष्क बल्क कार्गो के उत्पादकता मानक:

क्र.सं.	वस्तु	(टन/दिन)		
		100 टन और ऊपर की क्षमता की एमएचसी (2 नग)	64 टन एमएचसी (र नग)	जहाजी क्रेन (4 नग)
1.	कोयला	22000	14000	13000
2.	पेट कोक	16400	10000	12000
3.	मेट कोक	12000	7700	7500
4.	यूनिया	11600	7400	7000
5.	डीपपी/एसओपी	11600	7400	7000
6.	एमओपी	12900	9500	8500
7.	सल्फर	12000	8600	8000
8.	जिप्सम और अन्य अयस्क एवं खनिजों	20000	9600	11000
9.	चूना पत्थर/डोलोमाइट	12000	10000	8000
10.	बेंटोनाइट	12000	8000	7300
11.	रॉक फास्फेट और अन्य एफआरएम	10000	8000	8200
12.	अन्य तैयार उर्वरक	11600	7400	6600
13.	लौह अयस्क फिस	21600	12000	14500
14.	खाद्यान्न	10400	5000	5000
15.	नदी बालू	20000	14000	16000

(ख). प्रोत्साहन/अर्थदंड (जुर्माना):

समय-समय पर तय किए गए कमोडिटी-बुनियादी संरचना संयोजना के निष्पादन मानदंडों के आधार पर, जहाजों के घंटे में रहने की अवधि जहाज के आधार पर पत्तन से तय की जाएगी। प्रत्येक जहाज के लिए, वास्तविक बर्थ रहने की गणना नौकायन समय के लिए “आवक पायलटेज के अंत” के आधार पर की जाएगी। वास्तविक बर्थ रहने की तुलना शिप-वस्तु/वस्तुओं संयोजन के

लिए निर्धारित बर्थ रहने के साथ की जाएगी। निर्दिष्ट समय के मुकाबले जहाज के नियले या उच्चतर रहने के मामले में प्रोत्साहन या दंड के बाद लगाया जाएगा।

क्र.सं.	विवरण	प्रोत्साहन	अर्थदंड
(i).	जहाज निर्धारण समय के 5%(उच्च या निम्न) के भीतर रहता है।	---शून्य---	--- शून्य ---
(ii).	जहाज निर्धारण समय से अधिक 5% अधिक रहता है।	---लागू नहीं---	अतिरिक्त घंटे X 3500/-रु. प्रति घंटे या उसके अंश।
(iii).	जहाज निर्धारण समय से अधिक 5% अधिक कम रहता है।	बचाये गए अतिरिक्त घंटों की संख्या X 350/-रु. प्रति घंटा या इसका कोई भाग।	---लागू नहीं---

टिप्पणी:

(i). जुर्माना/प्रोत्साहन की गणना के उद्देश्य के लिए प्रत्येक पोत द्वारा हासिल किए गए वास्तविक निष्पादन की गणना में पोर्ट-संबंधित या मौसम-संबंधित मुद्दों के कारण परिचालन के किसी भी रोक को छूट दी जाएगी। इस तरह के बहिष्करण निम्न तक सीमित होंगे:—

- (क). बर्थ पर पत्तन उपकरणों के ब्रेक-डाउन/गैर-उपलब्धता।
- (ख). मौसम संबंधित ठहराव, जैसा तथ्य कथन में दर्शाया गया है।
- (ग). पत्तन के कारण बर्थ के बीच जहाजों का स्थानांतरण ऐसे मामलों ककी आवृत्ति की एक ऐतिहासिक डेटा का रिकॉर्ड बनाए रखना पत्तन के लिए अपेक्षित है।
- (घ). पत्तन पर पायलट/टग की अनुपलब्धता, ज्वार की स्थिति के कारण नौकायन पोत/जहाज की तैयारी में कोई देरी।
- (ङ). दिशानिर्देश के अनुसार जहाजों के लिए मानदंडों के अनुसार अंतरिम ड्राफ्ट सर्वेक्षण के लिए प्रति पार्टी अधिकतम 30 मिनट की अनुमति दी जानी चाहिए। ड्राफ्ट सर्वेक्षण में कोई भी अतिरिक्त समय के बर्थ पड़ाव पर विचार किया जाएगा बंदरगाहों को यह सुनिश्चित करने के लिए सभी पयास करना चाहिए कि बहु-पक्षीय खेप के मामले में, साझा सर्वेक्षक नियुक्त किए गए हैं ताकि अंतरिम ड्राफ्ट सर्वे में व्यर्थ होने वाले समय को कम किया जा सके।
निष्पादन के मानदंडों की गणना के लिए रूकावटों के अन्य कारणों को बाहर रखा जाए है, जब तक कि बोर्ड द्वारा विशेष रूप से अनुमोदित न हो।

(ii). स्टीमर एजेंट पोत की बर्थिंग से पूर्व 'पोत योजना' प्रस्तुत करेंगे।

(iii). पोत के ठहराव का अनुबद्ध समय बर्थ पर पोत के ठहराव के दौरान कार्गो के कुछ लदान की उतरायी और वस्तु के लिए निर्धारित निष्पादन मानक के आधार पर आकलित किया जायेगा। उदाहरण के लिए पोत से 100 टन और उससे अधिक क्षमता की 2 नग एमएचसी से 44000 टन कोयला प्रहस्त किया जाना है तो पोत के ठहराव का अनुबद्ध समय होगा। 48 घंटे अर्थात् (44000/22000) X 24।

- (iv). बर्थ पर पोत के ठहराव के अनुबद्ध समय से अधिक समय तक पोत के ठहराव के लिए 3500/- रु. प्रति घंटा अथवा उसके एक भाग के लिए अर्थदंड और बर्थ पर पोत के ठहराव के अनुबद्ध समय से कम समय तक पोत के ठहराव के लिए 350/- रु. प्रति घंटा अथवा उसके एक भाग के लिए का प्रोत्साहन।
- (v). यदि पोत का बर्थ पर ठहराव समय अनुबद्ध समय से 3 घंटे से भी कम है तो स्टीवडोर 1050/-रु. के प्रोत्साहन के पात्र होंगे और यदि पोत का बर्थ पर ठहराव समय अनुबद्ध समय से 3 घंटे से भी अधिक है तो उन्हें 10,500/-रु. अर्थदंड के रूप में देने होंगे।
- (vi). चूंकि पत्तन द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरों को लाइसेंस जारी किये जाते हैं और स्टीवडोर कार्गो प्रहस्तन के लिए साधनों की मांग करते हैं, तो स्टीवडोर प्रोत्साहन प्राप्त करने और अर्थदंड देने के लिए उत्तरदायी होंगे।
- (vii). गियरयुक्त पोतों से कार्गो के लदान/उतरायी के पूरे होने तक सभी क्रेनों के आपरेशन की प्रत्याशा की जाती है। ऐसा गियरयुक्त पोत जो जहाजी क्रेन के खराब हो जाने पर या किसी अन्य कारण से जो पत्तन पर आरोप्य नहीं हो कार्गो लदान /उतरायी प्रचालनों के लिए सभी अथवा कोई जहाजी क्रेन लगाने में असमर्थ रहता है तो पोत एजेंट/आयातक/निर्यातक हार्बर चल क्रेन (एचएमसी) लगाने के लिए उत्तरदायी होगा तथा यह जहाजी गियरों के प्रचालन के लिए तैयार होने पर उपलब्धता के अधीन होगी।
- (viii). उत्तम कार्यकुशलता प्राप्त करने के लिए 2 एचएमसी से अधिक का प्रयोग करने वाले पोतों के मामले में, 2 एचएमसी के उत्पादकता मानकों को सुविचार में लेते हुए प्रोत्साहन/अर्थदंड का परिकलन किया जायेगा।
- (ix). जहां पोत निर्धारित उत्पादकता मानक प्राप्त नहीं करते हैं, एएमपीटी का अर्थदंड प्रभारों, यदि कोई हो, की उक्त निर्धारित दरों पर उगाही के अतिरिक्त जहाज के तोखिम और लागत पर पोत को लंगरगाह में स्थानांतरित करने का अधिकार सुरक्षित रहेगा।
- (x). एनएमपीटी स्थानीय परिस्थितियों बर्थ अवसंरचना के उन्नयन और पूर्व के निष्पादन आदि के आधार पर वार्षिक आधार पर समीक्षा करके यदि जरूरी हो तो उनमें संशोधन कर सकता है।

(ग). **शुष्क बल्क कार्गो पोतों के लंगरगाह प्रभार:**

शुष्क बल्क कार्गो पोतों के लंगरगाह प्रभार एनएमपीटी के सामान्य दरमानों में यथानिधारित हैं।"

11.2. उक्त उपबंध पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति पर प्रभावी होंगे और उनके कार्यान्वयन की तारीख से एक वर्ष तक वैध रहेंगे।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./263/19]

अनुलग्नक

21 जुलाई, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/97/2016-एनएमपीटी द्वारा यथा अनुमोदित मौजूदा निष्पादन मानकों की तुलना में 10 महीनों यानी 21 अक्टूबर, 2017 से 31 जुलाई 2018 की अवधि में प्राप्ति वास्तविक उत्पादकता को दर्शाने एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत अभियुक्तियों/औचित्यों के साथ 30 अप्रैल 2019 के संशोधित प्रस्ताव के अनुसार संशोधित प्रस्तावित निष्पादन मानक की तुलनात्मक स्थिति

क्र.सं.	कार्गो	क्रेन वार निष्पादन मानक टन में प्रति दिन											
		104 टन एमएचसी (2 नग)				64 टन एमएचसी (2 नग)				जहाज क्रेन (4 नग)			
		मौजूदा मानक	वास्तविक उत्पादकता	संशोधित प्रस्तावित मानक	एनएमपीटी द्वारा दिये गए औचित्य/अभियुक्ति	मौजूदा मानक	वास्तविक उत्पादकता	संशोधित प्रस्तावित मानक	एनएमपीटी द्वारा दिये गए औचित्य/अभियुक्ति	मौजूदा मानक	वास्तविक उत्पादकता	संशोधित प्रस्तावित मानक	एनएमपीटी द्वारा दिये गए औचित्य/अभियुक्ति
1	कोयला	21800	24740	22000	प्राप्त निष्पादनो की वर्तमान निष्पादन मानकों से तुलना में समीक्षा की गई और 18.09.2018 को हुई बैठक में हितधारकों के साथ परामर्श से प्रस्तावित मानक पहले के निष्पादन मानकों से ऊंचे प्रस्तावित किये गए हैं।	13800	14478	14000	हितधारकों के साथ परामर्श से पहले के निष्पादन मानकों से उच्च मानकों का प्रस्ताव	9700	16018	13000	प्रस्तावित निष्पादन मानक पहले के मानकों से ऊंचे है। निष्पादित मानकों की 18.09.2018 को हुई बैठक में हितधारकों के परामर्श के साथ समीक्षा की गई थी तथा प्रस्ताव किया गया था, जिसमें स्टीवडोर और स्टीमर एजेंटों ने सूचित किया कि परेपिटी कुछेक को छोड़कर, जहाजी क्रेन के साथ पुराने पोत चार्जरित करते हैं जो ठीक स्थिति में नहीं होते और कुछेक भंडारण स्थान बर्थ के निकट नहीं होते और कार्य के वातावरण में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है और न ही अवसंरचना में कोई सुधार हुआ है। इसलिए निष्पादन घटाने का अनुरोध किया।
2	पेट कोक	16400	कार्गो निजी एमएचसी द्वारा प्रहस्त नहीं	16400	मानकों में कोई परिवर्तन नहीं	9800	10006	10000	क्रमांक 1 के अनुसार	9300	13006	12000	क्रमांक 1 के अनुसार
3	सेट कोक	11300	14606	12000	क्रमांक 1 के अनुसार	7700	9952	7700	मानकों द्वारा प्रस्तावित नहीं	7700	7544	7500	हितधारकों के साथ परामर्श से निष्पादन मानकों को कम कर दिया गया है क्यों कि प्राप्त औसत निष्पादन मौजूदा निष्पादन मानकों से कम था।

[illegible]

क्र.सं.	कार्गो	क्रेन वार निष्पादन मानक टन में प्रति दिन											
		10 टन एमएचसी (2 नग)			एनएमपीटी द्वारा दिये गए औचित्य/अभियुक्ति	64 टन एमएचसी (2 नग)			एनएमपीटी द्वारा दिये गए औचित्य/अभियुक्ति	जहाज क्रेन (4 नग)			वास्तविक उत्पादकता
		मौजूदा मानक	वास्तविक उत्पादकता	संशोधित प्रस्तावित		मौजूदा मानक	वास्तविक उत्पादकता	संशोधित प्रस्तावित मानक		मौजूदा मानक	वास्तविक उत्पादकता	संशोधित प्रस्तावित मानक	
10	बेंटनाइट	12900	11547	12000	क्रमांक 9 के अनुसार	8800	7744	8000	कम औसत निष्पादन प्राप्ति को देखते हुए, हितधारकों के साथ परामर्श से निष्पादन मानक घटा दिये गए हैं।	7300	कार्गो शिप क्रेन एमएचसी द्वारा प्रस्तुत नहीं	7300	किसी परिवर्तन का प्रस्ताव नहीं
11	रॉक फास्फेट अन्य तैयार उर्वरक	12600	5905	10000	क्रमांक 9 के अनुसार	9200	7471	8000	क्रमांक 10 के अनुसार	8200	कार्गो शिप क्रेन एमएचसी द्वारा प्रस्तुत नहीं	8200	किसी परिवर्तन का प्रस्ताव नहीं
12		11600	कार्गो निजी एमएचसी द्वारा प्रहस्त नहीं	11600	मानकों में कोई परिवर्तन नहीं	7400	कार्गो का प्रहस्तन एमएचसी द्वारा पत्तन नहीं	7400	मानकों में कोई परिवर्तन नहीं	6600	कार्गो शिप क्रेन एमएचसी द्वारा प्रस्तुत नहीं	6600	किसी परिवर्तन का प्रस्ताव नहीं
13	लौह अयस्क फिस	21600	19496	21600	मानकों में कोई परिवर्तन नहीं, क्योंकि प्राप्त निष्पादन मौजूदा मानकों से हल्का सा कम था।	17300	12614	12000	प्राप्त औसत निष्पादन निर्धारित निष्पादन मानकों से अत्यधिक कम हैं इसलिए ऐसे कार्गो को प्रहस्त करने में पत्तन एचएमसी की तकनीकी बाधा को देखते हुए प्रस्तावित मानक घटा दिया गया है।	14000	15255	14500	क्रमांक 1 के अनुसार
14	खाद्यान्न	10400	कार्गो निजी एमएचसी द्वारा प्रहस्त नहीं	10400	मानकों में कोई परिवर्तन नहीं	5900	5558	5000	कम औसत निष्पादन प्राप्ति को देखते हुए,	4600	6055	5000	क्रमांक 1 के अनुसार

टिप्पणी:

पू. 10. पन्तन ने आगे और स्पष्ट किया कि कुछ वस्तुओं के लिए निष्पादन मानक प्राप्त मानकों से कम हैं क्योंकि हितधारकों ने निष्पादन मानकों में प्राप्त मानकों के स्तर तक बढ़ाने का पुरजोर विरोध किया क्यों कि अर्थदंड प्रभार उनके व्यापार पर प्रभाव डालते हैं और कार्गो को पड़ौसी पन्तनों को ले जाया जा सकता है। तदनुसार, हितधारकों से विधिवत विचार-विमर्श के साथ, कार्गो पर अर्थदंड के किसी प्रतिकूल प्रभाव से बचने के लिए निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया गया है।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 22nd October 2019

No.TAMP/73/2018-NMPT.— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal received from New Mangalore Port Trust for revision of Performance norms and incentives/ penalties required under Berthing Policy for Major Port Trusts, 2016 for Dry Bulk Cargo as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports Case No.TAMP/73/2018-NMPT

New Mangalore Port Trust

...

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 10th day of October 2019)

This case relates to the proposal received from New Mangalore Port Trust (NMPT) under cover of its letter dated 30 October 2018 seeking approval for revision in Performance norms and incentives/ penalties required under Berthing Policy for Major Port Trusts, 2016 for Dry Bulk Cargo issued by the Ministry of Shipping (MOS).

2.1. The MOS under cover of its letter dated 16 June 2016 has forwarded the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, 2016 and has requested all the Major Port Trusts to take action.

2.2. In this backdrop, the NMPT had come up with a proposal in December 2016 seeking approval of the Performance Norms based Incentive and Penalty scheme for dry bulk cargoes and also in respect of anchorage charges. Subsequently, the NMPT vide its letter dated 15 April 2017 revised the Performance Standards in consultation with Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS) and Kudremukh Iron Ore Company Limited (KIOCL) and has also modified the incentive level.

2.3. Accordingly, this Authority vide its Order No.TAMP/97/2016-NMPT dated 21 July 2017 approved the proposal received from NMPT for implementation of Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for fixation of Anchorage charges, Performance Standards for dry bulk cargo and incentives and penalties linked to Performance Standards. This Order was notified in the Gazette of India on 20 September 2017 vide Gazette No.369. The notified provisions came into effect from 21 October 2017 and was valid upto for one year, i.e. 20 October 2018. This was further extended vide Order dated 29 March 2019 from the date of its expiry till 20 July 2019 or till the date of effect of notification of the revised Anchorage charges and incentives and penalties on the revised proposal to be filed by the NMPT, whichever is earlier as proposed by the port.

2.4. The Berthing Policy requires the ports to review the performance norms every quarter in the first year until target norms are achieved. Since the proposal filed by the NMPT for dry bulk cargoes was stated to be in view of the Berthing Policy issued by the MOS and adopting the principles of incentive/ penalty prescribed in the ibid policy, the performance standards proposed by the Port for incentive/ penalty linked to performance standards and anchorage charges was approved for the first year only.

3. The main points made by NMPT in its proposal dated 30 October 2018 are summarized below:

- (i). Since the validity of existing Scale of Rates (SOR) was expiring on 20 October 2018, a review of the performance norm, incentive and penalty for Dry Bulk Cargo vessels have been taken in consultation with the stake holders i.e. Steamer Agents, Stevedores and Captive users before finalizing the proposal. The performance norms for the period from 21 October 2017 to 31 July 2018 have been finalized in consultation with the stake holders and the proposal is submitted as under:

- (a). Productivity Norms for dry bulk cargo:

- (i). During the period from 21 October 2017 to 31 July 2018 a total of 155 nos. of Dry Bulk Cargo vessels have been handled by the Stevedores at NMPT. Out of the above Dry bulk vessels, 103 nos. of vessels qualified for the incentive,

- on 27 vessels penalties were imposed and on 25 vessels, no incentive/penalty was applicable.
- (ii). A meeting was held with Steamer Agents, Stevedores and Captive Users (M/s.KIOCL) on 18 September 2018. A copy of the minutes of the meeting is furnished. During the meeting the Port Users were requested to agree for increase in the Performance Norms since more than 80% Dry bulk cargo vessels have achieved the performance norms approved by the TAMP. It was also clarified to the Port Users that as per the berthing Policy for Dry Bulk Cargo, 2016 performance norms necessitates a review in case 60-70% vessels achieve the norms. The Stevedores and Steamer Agents vehemently opposed any increase in performance norms as there is no change in working environment and nor any improvement in infrastructure. However, it was clarified to the Port users that the Port has taken various initiatives such as dispensation of notional gang, implemented hot seat concept in case of MHC operation and the Port Users are also permitted to deploy their own labours for cargo handling operation in case of shortage of manpower which will improve the productivity of vessel. The Steamer Agents categorically stated that they have no role in handling cargo and Stevedores are responsible for the same and they also informed that, Port is penalizing twice for the performance of vessel i.e. Penalty to the stevedores as per SOR and Penal berth hire charges to the Steamers agents as per the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo and requested to examine the policy itself in toto. It was clarified to the Port Users that the issue is being examined by the IPA and the present policy will continue till the Policy is reviewed and communicated to the Port.
- (iii). The productivity achieved by Dry Bulk Cargo vessels during the review period was analyzed in consultation with stake holders. Following are the observations:
- (a). There has been improvements in productivity of the commodities like Coal, Pet coke, Gypsum, etc. handled by Ship cranes.
 - (b). Similarly, improvement has been seen in performance norms of Coal, Gypsum, etc. handled by 104 Tonne, MHC.
 - (c). Coal, Pet coke, etc. in case of Port MHC.
 - (d). The productivity of certain commodities like Bentonite, Rock phosphate, etc. handled by Ship Crane could not meet the Performance Norms due to small parcel size and dusty cargo.
 - (e). The productivity of some commodities like lime stone/ dolomite, etc. have been far below the performance norms due to inherent nature of cargo and small parcel size of cargo.
- (iv). Based on the above observation, following approach was taken for review of commodity wise performance norms:
- (a). To increase the performance norms of the following commodities handled by the cranes mentioned below as the productivity achieved is more than the performance norms during the period of review:
 - Ship crane: Coal, Petcoke, Urea, DAP/SOP, MOP, Sulphur, Gypsum, Food grains and Iron ore fines.
 - Private MHC (104T): Coal, Metcoke and Gypsum.
 - Port MHC (64T): Coal, Petcoke and MOP.
 - (b). To maintain status quo of performance norms of following commodities as the productivity achieved is lower than the prescribed performance norms and some of the commodities were not handled during the period of review:
 - Ship crane: Bentonite, Rock phosphate, other finished fertilizers.
 - Private MHC (104T): Petcoke, Urea, DAP/SOP, MOP, Sulphur, other finished fertilizers Iron ore fines and food grains.
 - Port MHC (64T): Metcoke, Urea, DAP/SOP, MOP, Sulphur, Gypsum and other finished fertilizers.

- (c). To decrease the performance norms of following commodities since the productivity was significantly lower than the performance norms due to various factors such as inherent characteristics of cargo, improper grab and outreach of port MHC, smaller parcel size of cargo etc.
- (i). Ship crane: Met coke, Limestone/ Dolomite.
- (ii). Private HMC (104T): Limestone/ Dolomite, Bentonite, Rock Phosphate.
- (iii). Port HMC (64T): Limestone/ Dolomite, Bentonite, Rock phosphate, Iron Ore Fines and Food grains.
- (d). To fix the performance norms for the new commodity "River sand" based on the productivity achieved.
- (iv). Based on the above approach the performance norms for dry bulk cargo vessels are proposed as under:

Sr. No.	Cargo	Crane wise Performance norms in tonne per day					
		104T MHC (2 Nos.)		64 T MHC (2 Nos.)		Ship Crane (4 Nos.)	
		Existing Norms	Proposed Norms	Existing Norms	Proposed Norms	Existing Norms	Proposed Norms
1.	Coal	21800	22000	13800	14000	9700	13000
2.	Pet Coke	16400	16400	9800	10000	9300	12000
3.	Met Coke	11300	12000	7700	7700	7700	7500
4.	Urea	11600	11600	7400	7400	6600	7000
5.	DAP/ SOP	11600	11600	7400	7400	6600	7000
6.	MOP	12900	12900	9000	9500	8400	8500
7.	Sulphur	12000	12000	8600	8600	7200	8000
8.	Gypsum	15400	20000	9600	9600	9200	11000
9.	Limestone/ Dolomite	15000	12000	10100	10000	9000	8000
10.	Bentonite	12900	12000	8800	8000	7300	7300
11.	Rock Phosphate	12600	10000	9200	8000	8200	8200
12.	Other finished fertilizer	11600	11600	7400	7400	6600	6600
13.	Iron Ore Fines	21600	21600	17300	8000	14000	14500
14.	Food Grains	10400	10400	5900	5000	4600	5000
15.	River sand	-NA-	20000	-NA-	14000	-NA-	16000

- (b). Incentives and Penalties on berth hire charges based on performance norm for dry bulk cargo vessels:

There is no change proposed in the quantum of incentive and penalties prescribed in the existing SOR. The incentive prescribed in existing SOR is 10% of berth hire charge on stay hours saved by the vessels and penalty as three times of berth hire charges on number of additional hours stayed by the vessel. It is proposed to continue the existing incentive since the Steamer Agents are showing resistance/ reluctant for payment of penalty and also the Port users have opposed for steep increase in performance norms. Therefore, there will be a financial implication if the quantum of incentive is increased. Further, the Steamer Agents are denying the payment of penalty for the reason that they are not responsible for cargo handling operations on the ground that same are carried out by the Stevedores. Accordingly incentive or penalty to be granted or levied are proposed as under:

Sr. No.	Description	Incentive	Penalties
1.	Ship stays within 5% (higher or lower) of stipulated time.	- NIL -	- NIL -
2.	Ship stays more than 5% higher than the stipulated time.	- NA -	No. of additional hours X 3 X berth hire charges per hour or part thereof.

3.	Ship stay more than 5% lower than the stipulated time.	No. of additional hours saved X 10% X berth hire charges per hour or part thereof.	- NA -
----	--	--	--------

(c). Anchorage charges for dry bulk cargo vessels:

There is no change proposed in the anchorage charges prescribed in the existing SOR for Dry Bulk Cargo vessels. The anchorage charges are prescribed in the existing SOR as per the Berthing Policy for Major Ports for Dry Bulk Cargo, 2016. Accordingly, the anchorage charges for Dry Bulk Cargo vessels are proposed as under:

Sr. No.	Period	Anchorage Charges
1.	Upto 48 Hours	Free
2.	Above 48 hours and upto 96 hours	10% of applicable berth hire charges
3.	Above 96 hour and upto 144 hours	30% of applicable berth hire charges
4.	Above 144 hours	50% of applicable berth hire charges

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal of NMPT dated 30 October 2018 was forwarded vide letter dated 02 November 2018 to the concerned users/ user organisations seeking their comments. The comments received the users/ user organisations were forwarded to NMPT as feedback information. The NMPT has responded to their comments vide its email dated 13 December 2018.

5. Subsequently, the NMPT vide its letter dated 13 December 2018 has stated that the said proposal dated 30 October 2018 was placed before the Board in the 4th Ordinary Meeting held on 19 November 2018 for approval. However, the Board vide Resolution no.85/2018-19 deferred the subject proposal for further discussion with the stevedores. Accordingly, NMPT requested to continue the existing tariff for Dry Bulk Cargo fixed under Berthing Policy for Dry Bulk Cargo, 2016 till revision of Berthing Policy for Dry Bulk Cargo. In this regard, the Port was requested vide letter dated 25 January 2019 to take necessary action and file the revised proposal latest by 10 February 2019.

6.1. In response, the NMPT vide its e-mail dated 30 April 2019 has submitted a revised proposal. The highlights of said proposal are as follows:

- (i). Several meetings were held with the stake holders on subject issue and was deliberated in the port working committee meetings held on 14 December 2018, 22 January 2019 and 18 February 2019. However, in all above meetings the steamer agents opposed the application of Performance Norms based incentive/ penalty to them as they are not involved in handling of cargo and requested to apply the same to Stevedores. The issue was also discussed with the Port Users in the meetings held on 16 January 2019 and 16 February 2019. The outcome of the said meetings held on 16 January 2019 and 16 February 2019 is summarized below:

(a). 16 January 2019:

The port is in a process of seeking clarification regarding dual application of incentive/ penalty to Stevedores and Steamer Agents for Dry Bulk Cargo vessels performance and proposed to remove the provision relating to penalty/ incentive for supply of Registered Cargo Handling Labour Wing from the General SOR.

(b). 16 February 2019:

There are grievances of port users regarding dual application of incentive/ penalty i.e. as per Performance Norms fixed under Berthing Policy for Dry Bulk Cargo and other as per bench mark productivity on per tonne levy as per Chapter-VII of SOR. In order to resolve this above issue, NMPT is proposing to remove the application of incentive/ penalty for bench mark productivity on per tonne levy for supply Registered Cargo Handling Labour Wing worker under Chapter-VII of SOR.

- (ii). Accordingly, the procedure for application of incentive/ penalty based on performance norms have been simplified in line with the requests of the Trade and a proposal has been submitted to the Board in the meeting held on 19 January 2019 for consideration. The salient features of the revised proposal are as under:
- Performance norms: The performance norms have been reviewed based on the cargo performance of the last year and revised with mutual agreement with the stakeholder concluded in the meeting held on 18 September 2018. However, the norm for Iron Ore Fines has been revised from 8000 TPD to 12000 TPD for 64T Port MHC (2 nos.) as the productivity has increased due to modification of the grab.
 - The rates of penalty for non-achievement of performance norms is proposed at the rate of ₹3500/- per hour or part thereof and incentive for performance above performance norms is proposed at the rate of ₹350/- per hour or part thereof. The rate of penalty has been proposed in line with notified berthing policy of Paradip Port Trust as a reference Port, however the incentive has been proposed at the rate of 10% of penalty.
 - Anchorage charges to be considered as prescribed in the General Revision of SOR of NMPT.
 - Proposed to dispense the rebate/ penalty on benchmarking productivity as prescribed in the Chapter VII of NMPT SOR "Levy for supply of Cargo handling worker from RCHW for Cargo Handling Operation", since there will dual policy of application of incentive/ penalty on performance norms to the Stevedores after implementing of the proposed berthing policy for Dry Bulk cargo.
- (iii). Based on the above approach, the revised performance norms for dry bulk cargo vessels (modification highlighted in bold) are proposed as under:

- (a). Productivity Norms for dry bulk cargo:

Sl. No.	Commodity	(Tonnes/ day)		
		IHC of 100T and above capacity (2 Nos.)	64T MHC (2 Nos.)	Ship Crane (4 Nos.)
1	Coal	22000	14000	13000
2	Pet Coke	16400	10000	12000
3	Met Coke	12000	7700	7500
4	Urea	11600	7400	7000
5	DAP/SOP	11600	7400	7000
6	MOP	12900	9500	8500
7	Sulphur	12000	8600	8000
8	Gypsum and other Ores and Minerals	20000	9600	11000
9	Limestone/ Dolomite	12000	10000	8000
10	Bentonite	12000	8000	7300
11	Rock Phosphate and other FRM	10000	8000	8200
12	Other Finished fertilizer	11600	7400	6600
13	Iron Ore Fines	21600	12000	14500
14	Food Grains	10400	5000	5000
15	River Sand	20000	14000	16000

- (b). Incentive / Penalty:

Based on the performance norm for the commodity-infrastructure combination fixed from time to time, the duration of ship's stay in hours will be stipulated by the port on ship to ship basis. For each ship, actual berth stay will be calculated based on "end of inward pilotage" to sailing time. The actual berth stay will be compared with stipulated berth stay for the ship-commodity combination. Following incentive or penalties will be levied in case of lower or higher stay of ship as compared to stipulated time.

Sl. No.	Description	Incentive	Penalties
(i).	Ship stays within 5% (higher or lower) of stipulated time	---NIL--	---NIL--
(ii).	Ship stays more than 5% higher than the stipulated time	---NA--	No. of additional hours X ₹3500/- per hour or part thereof.
(iii).	Ship stay more than 5% lower than the stipulated time	No. of additional hours saved X ₹350/- per hour or part thereof.	---NA--

Note:

- (i). In computing actual performance achieved by each ship for the purpose of calculating penalty/ incentive any stoppage of operations on account of port-related or weather-related issues will be discounted. Such exclusions will be limited to:
- Break-down/ non-availability of port provided equipment at berth.
 - Weather related stoppages as indicated in the Statement of Facts (SOF).
 - Shifting of ships between berths on account of port. Port is required to maintain a record of a historical data of the frequency of such cases.
 - Any delays in sailing post vessel readiness to sail on account of port i.e. pilot/ tug unavailability, tidal conditions.
 - Draft surveys within the prescribed norms for ships. As a guideline maximum 30 minutes per party for interim draft survey should be allowed. Any additional time incurred in draft surveys will be considered in berth stay. Port should also make all attempts to ensure that in case of multi-party consignments, common surveyors are appointed so as to reduce time lost during interim draft surveys. Any stoppages because of other reasons are not to be excluded for calculation of performance norms, unless specifically approved by Board.
- (ii). Steamer Agents to submit the 'vessel planning' prior to berthing of the vessel.
- (iii). The stipulated time of stay of vessel shall be calculated based on the total cargo discharged/ loaded from the vessel during the stay at berth and the performance norm prescribed for the commodity. For example, a vessel carrying 44,000 tonnes of coal handled through two Nos. of MHC of 100T and above capacity the stipulated time of stay of vessel will be 48 hours i.e. $(44000/22000) \times 24$.
- (iv). The penalty of ₹3,500/- per hour or part thereof for the stay of vessel at berth higher than the stipulated time of stay of vessel at berth and incentive of ₹350/- per hour or part thereof for the stay of vessel at berth lower than the stipulated time of stay of vessel at berth.
- (v). If the total stay at berth of a vessel is 3 hours lower than the stipulated time, the Stevedores are eligible for incentive of ₹1,050/- and in case of vessel stays 3 hours higher than the stipulated time they shall be liable to pay ₹10,500/- in case of penalty.
- (vi). Since licenses are issued by the Port to Stevedores for handling cargo and the stevedores indent resources for handling cargo, the Stevedores would avail incentive and also bear the penalty.
- (vii). The geared vessels are expected to operate all cranes till the completion of loading/ unloading of cargo. Such geared vessels which are unable to engage all or any ship crane for cargo loading/ unloading operations due to breakdown of ship cranes or any other reasons not attributable to port, the vessel agent/importer/exporter is liable to engage Harbour Mobile Crane (HMC) subject to availability till the ship gears is/ are made operational.

- (viii). In case of vessels using more than 2 HMCs to achieve better efficiency, the incentive/ penalty to be calculated considering the productivity norms for 2 HMCs.
- (ix). Where the vessel is not achieving the prescribed productivity norms, NMPT reserves the right to shift the vessel to anchorage at the risk and cost of the ship in addition to levy of penalty charges, if any, at the above prescribed rate.
- (x). NMPT may review the productivity norms on annual basis and revise the same, if required, based on local conditions, up-gradation of berth infrastructure and past performance etc.
- (c). Anchorage charges for Dry Bulk Cargo Vessels:
The Anchorage charges for dry bulk cargo is as prescribed in the general SOR of NMPT.

6.2. In continuation of submission of revised proposal of NMPT vide its letter dated 30 April 2019, the NMPT vide its letter dated 13 May 2019 has furnished a copy of Board Resolution in the Board Meeting held on 29 May 2019. In the Minutes of Board Meeting, it is recorded that the IPA in the recent Meeting had concluded to apply incentive/ penalty on stevedores for conventionally handled cargo. The Board resolved vide Resolution No.26/2019-20 the following:

- (i). Approved to revise performance Norms, incentive/ penalty and anchorage charges for Dry Bulk cargo vessels as appearing in the Annexure-I and submit the proposal to TAMP for approval.
- (ii). Approved to dispense with the rebate/ penalty on benchmark productivity as prescribed in the SOR Chapter-VII and submit the proposal to TAMP for approval.

6.3. Subsequently, the NMPT vide its letter dated 19 August 2019 has confirmed that the performance achieved by dry bulk cargo vessels during the period 21 October 2017 to 31 July 2018 were reviewed vis-à-vis existing performance norms in consultation with stakeholders in the meeting held on 18 September 2018 and accordingly revised performance norms are proposed. Statements showing comparison of the existing Performance Standards as approved vide Order No.TAMP/97/2016-NMPT dated 21 July 2017 vis-à-vis actual productivity achieved for the period of 10 months i.e. from the date of implementation of the said Order dated 21 October 2017 to 31 July 2018 alongwith justification for proposed changes is furnished by NMPT as tabulated below:

- (i). Dry Bulk Cargo Vessels - **Performance of 64T MHC (Two No's)** for period 21 October 2017 to 31 July 2018 (in Metric Ton Per day):

Sl. No	Cargo	Type of the crane	Performance Norms	Average performance Achieved Exclusive	Proposed Norms	Justification
1	Coal	64T HMC	13800	14478	14000	Norms proposed higher than the previous performance norms in consultation with Stake holders.
2	Pet Coke	64T HMC	9800	10006	10000	Same as Sl. No.1
3	Met Coke	64T HMC	7700	9952	7700	No change in existing norms proposed
4	Urea	64T HMC	7400	7478	7400	No change in existing norms proposed
5	DAP/SOP	64T HMC	7400	Cargo not handled by port MHC	7400	No change in the existing norms
6	MOP	64T HMC	9000	12364	9500	Same as Sl. No.1
7	Sulphur	64T HMC	8600	Cargo not handled by port MHC	8600	No change in the existing norms.
8	Gypsum	64T HMC	9600	Cargo not handled by port MHC	9600	No change in the existing norms.
9	Limestone / Dolomite	64T HMC	10100	Cargo not handled by port MHC	10000	Performance norms proposed is marginally decreased, in consultation with Stake holders.

10	Bentonite	64T HMC	8800	7744	8000	The performance norms are decreased considering the lower average performance achieved, in consultation with Stake holders.
11	Rock Phosphate	64T HMC	9200	7471	8000	Same as Sl. No. 10
12	Other finished fertilizer	64T HMC	7400	Cargo not handled by port MHC	7400	No change in the norms
13	Iron Ore Fines	64T HMC	17300	12614	12000	The average performance achieved was far lower than the performance norms and hence the proposed norm has been decreased considering the technical constraint of the port MHC to handle such cargo.
14	Food Grains	64T HMC	5900	5558	5000	The performance norms are decreased considering the lower average performance achieved, in consultation with Stake holder.
15	River sand	64T HMC	New Cargo	12502	14000	Only one consignment of cargo handled and the performance norms proposed is in range of similar cargo i.e. Coal, in consultation with stake holders.

(ii). Dry Bulk Cargo Vessels - **Performance of 100T MHC (Two No's)** period 21 October 2017 to 31 July 2018 (in Metric Ton per day)

Sl. No	Cargo	Type of the crane	Performance Norms	Average performance Achieved Exclusive	Proposed Norms	Justification
1	Coal	100T HMC	21800	24740	22000	The performance achieved was reviewed vis-à-vis existing performance norms and the norms have been proposed higher than the previous performance norms, in consultation with Stake holders in the meeting held on 18.09.2018.
2	Pet Coke	100T HMC	16400	Cargo not handled by Private MHC	16400	No change in norms
3	Met Coke	100T HMC	11300	14606	12000	Same as Sl. No. 1
4	Urea	100T HMC	11600	Cargo not handled by Private MHC	11600	No change in norms
5	DAP/SOP	100T HMC	11600	Cargo not handled by Private MHC	11600	No change in norms
6	MOP	100T HMC	12900	Cargo not handled by Private MHC	12900	No change in norms
7	Sulphur	100T HMC	12000	Cargo not handled by Private MHC	12000	No change in norms
8	Gypsum	100T HMC	15400	25071	20000	Same as Sl. No. 1
9	Limestone / Dolomite	100T HMC	15000	7523	12000	The performance norms have been lowered as average performance achieved was lower than the existing performance norms in consultation with Stake holders.
10	Bentonite	100T HMC	12900	11547	12000	Same as Sl. No. 9
11	Rock Phosphate	100T HMC	12600	5905	10000	Same as Sl. No. 9

12	Other finished fertilizer	100T HMC	11600	Cargo not handled by Private MHC	11600	No change in norms
13	Iron Ore Fines	100T HMC	21600	19496	21600	No change in norms as the performance achieved was slightly lower than the existing performance norms.
14	Food Grains	100T HMC	10400	Cargo not be handled by Private MHC	10400	No change in norms
15	River sand	100T HMC	New Cargo	15627	20000	Only one consignment of cargo handled and the performance norms proposed in range of similar cargo i.e. Coal, in consultation with stake holders.

(iii). Dry Bulk Cargo Vessels - **Performance of Ship crane (Four No's)** for period 21 October 2017 to 31 July 2018 (in Metric Ton per day):

Sl. No.	Cargo	Type of the crane	Performance Norms	Average performance Achieved Exclusive	Proposed Norms	Justification
1	Coal	Ship crane	9700	16018	13000	The performance norms proposed is higher than the previous norms. The performance norm was reviewed and proposed in consultation with the stake holders in the meeting held on 18.09.2018 where in the Stevedores and Steamer Agents informed that the consignee's except few are chartering old vessels with Ship cranes not in good condition and some of the storage locations are not near to the berth and there is no change in work environment nor improvement in infrastructure and therefore requested to reduce the performance norms.
2	Pet Coke	Ship crane	9300	13006	12000	Same as Sl. No. 1
3	Met Coke	Ship crane	7700	7544	7500	Average Performance achieved was lower than the prescribed norms, hence proposed norms have been reduced in consultation with Stake holders.
4	Urea	Ship crane	6600	8844	7000	Same as Sl. No. 1
5	DAP/SOP	Ship crane	6600	Cargo not handled by the Ship crane	7000	Performance norms proposed in line with similar cargo i.e. Urea
6	MOP	Ship crane	8400	10234	8500	Same as Sl. No. 1
7	Sulphur	Ship crane	7200	13303	8000	Same as Sl. No. 1
8	Gypsum	Ship crane	9200	14977	11000	Same as Sl. No. 1
9	Limestone /Dolomite	Ship crane	9000	4514	8000	Average Performance achieved was lower than the prescribed norms, hence proposed norms have been reduced in consultation with Stake holders.
10	Bentonite	Ship crane	7300	Cargo not handled by the Ship crane	7300	No change proposed
11	Rock Phosphate	Ship crane	8200	Cargo not handled by the Ship crane	8200	No change proposed
12	Other finished fertilizer	Ship crane	6600	Cargo not handled by the Ship crane	6600	No change proposed

13	Iron Ore Fines	Ship crane	14000	15255	14500	Same as Sl. No. 1
14	Food Grains	Ship crane	4600	6055	5000	Same as Sl. No. 1
15	River sand	Ship crane	New Cargo	21060	16000	Only one consignments of sand was handled. The new stackyard developed for the storage of sand and other cargo are the farthest storage point (more than 3 km). Hence norms proposed are lower than the achieved norms.

6.4. Subsequently, in continuation to above, NMPT vide its email dated 26 August 2019 has further clarified that for certain commodities the performance standards are lower than the achieved because the stakeholders have vehemently opposed to increase the performance standards to the level of performance achieved since the penalty charges impact their business and cargo may get diverted to the neighboring ports. Accordingly, with due consultation with the stakeholders, the performance norms have been proposed to avoid any adverse impact of penalty on cargo throughput. However, lower amount of penalty and incentive have been proposed, which will have minimum financial implication.

6.5. The provision relating to penalty/ incentive for Stevedores/ Steamer Agents in existing SOR approved by this Authority vide Order No.TAMP/78/2018-NMPT dated 24 July 2019 under Schedule of Berth hire charge and under Chapter VII relating to supply of labour from Registered Cargo Handling Wing (RCHW) is given below for ease of reference:

(a). Note no.5 under Chapter – 2.4 – Berth Hire Charges:

Penal charges for unauthorised occupation of berths; without prejudice to any other course of action in accordance with the relevant provisions of law, rules and regulations, berth hire charges for the unauthorised occupation of a berth in the Port shall be levied at the following rates after giving 3 hours advance intimation or notice in writing to the agents/ owner of the vessels concerned:

i	Upto 3 days or part thereof	:	At three times the rate of berth hire charges
ii	Above 3 and upto 6 days	:	At four times the rate of berth hire charges
iii	Above 6 and upto 9 days	:	At five times the rate of berth hire charges
iv	Above 9 days and so on for subsequent days	:	At six times the rate of berth hire charges and so on

(b). Note no.(ii) under Chapter-VII - Levy for supply of Cargo Handling worker from Registered Cargo Handling Labour Wing for Cargo Handling Operations in the pre revised general SOR of NMPT.

“Following penalty/ incentive in the rate prescribed will apply for performance below/ higher than the benchmark level of productivity per gang/ shift prescribed in the schedule:

Rebate		Penalty	
On achieving productivity higher than the benchmark level of productivity per gang/shift prescribed in the schedule	Rebate on the rate prescribed in the above schedule if the productivity achieved is higher than the benchmark productivity per gang/shift (in %)	On achieving productivity lower than the benchmark level of productivity per gang/shift prescribed in the schedule	Penalty on the rate prescribed in the above schedule if productivity is lower than the benchmark productivity per gang/shift (in %)
Upto 10% higher than the productivity prescribed	10%	Upto 10% lower than the productivity prescribed	10%
Above 10% to 20%	20%	Below 10% to 20%	20%
Above 20% to 30%	30%	Below 20% to 30%	30%

[The above note under RCHW is proposed for deletion by the NMPT in the current proposal.]

7. In view of the above modifications and in accordance with the consultative procedure prescribed, the revised proposal of NMPT dated 30 April 2019 was forwarded vide letter dated 07 May 2019 to the concerned users/ user organisations seeking their comments. KCCI vide its letter dated 15 May 2019 has furnished its comments. The KCCI has reiterated the comments furnished by them earlier in brief form. A copy of the comments received from KCCI was forwarded to NMPT as feedback information. The port has already furnished comments on the earlier comments of KCCI.

8. A joint hearing in this case was held on 15 May 2019 at the NMPT premises. The NMPT made a brief Power Point presentation of its proposal. At the joint hearing, the NMPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The proposal filed by the NMPT is for revision of Performance Norms and incentive/ penalty under the Berthing Policy, 2016 issued by the Ministry of Shipping (MOS). The validity of performance norms and the performance linked incentive/ penalty under the Berthing Policy, 2016 last approved by this Authority vide its Order No.TAMP/97/2016-NMPT dated 21 July 2017 in respect of Dry Bulk Cargo handled at NMPT was for period of one year from 21 October 2017 to 20 October 2018. The validity of this Order was further extended vide Order dated 29 March 2019 from the date of its expiry till 20 July 2019 or till the date of effect of the revised Order in this regard based on the proposal to be filed by the NMPT, whichever is earlier. With reference to the original proposal dated 30 October 2018 filed by the NMPT, the Board of Trustees in the 4th Ordinary Meeting held on 19 November 2019 deferred the proposal filed by NMPT for further discussion with the stevedores. Accordingly, NMPT had several meetings with the stake holders including steamer agents association in the port on this matter.

The revised proposal of NMPT dated 30 April 2019 has been ratified by the Board of Trustees of NMPT on 29 May 2019. The said revised proposal alongwith information/ clarification furnished by the port and subsequent letter dated 19 August 2019 forwarding a statement showing comparison of the existing Performance Standards as approved vide Order No.TAMP/97/2016-NMPT dated 21 July 2017 vis-à-vis actual productivity achieved for the period of 10 months i.e. from the date of implementation of the said Order dated 21 October 2017 to 31 July 2018 alongwith justification for proposed changes is considered. The port has in its revised proposal dated 30 April 2019 resolved the following three main issues raised by stakeholders:

- (a). The Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI) and Mangalore Steamer Agents Association (MSAA) objected the proposed levy of penalty for non-achievement of berthing norms citing that Steamer Agents have no role in handling cargo. It is the responsibility of stevedores.

The NMPT in the final revised proposal has, based on discussion with stakeholders, modified its original proposal and proposed that incentive shall be availed by stevedores and penalty for performance below the prescribed level shall be collected from stevedores. This is based on the approval of Board of Trustees of NMPT vide Board Resolution dated 29 May 2019. Further, the NMPT has based on the objection of Stevedores has deleted the penalty/ incentive scheme linked to performance from the existing SOR for deployment of labour from Registered Cargo Handling Wing (RCHW). This will provide relief to the Stevedores.

It is relevant to state that proposal to levy incentive/ penalty linked to berthing norms on Stevedores is in line with the similar prescription available in the case of V. O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) and Paradip Port Trust (PPT). Hence the said proposed modification is approved.

- (b). The another point objected by KCCI and MSAA was about dual applicability of incentive/ penalty linked to performance norms. The existing SOR of NMPT prescribe provision relating to incentive and levy of penalty linked to benchmark performance for deployment of labour from Registered Cargo Handling Labour Wing (RCHLW) in Chapter-VII. That being so, prescription of penalty/ incentive clause for non-performance of prescribed standards under the Berthing Policy, 2016, tantamounts to duplication of application of incentive/ penalty on performance norms.

The NMPT had, in view of the objection raised by concerned users, proposed to delete the note no.(ii) relating to penalty/ incentive under Chapter VII - Levy for supply of Cargo Handling worker from RCHLW for Cargo Handling Operations in the general SOR proposal filed by the NMPT. The said deletion has been approved by this Authority vide Order No.TAMP/78/2018-NMPT dated 24 July 2019 relating to general SOR of NMPT. Hence, this point of stakeholders is addressed by the port.

- (c). Further, the port has also moderated the penalty and incentive proposed in the original proposal. The port has proposed penalty in absolute terms at ₹3,500 per hour and incentive at ₹350 per hour instead of penalty at 3 times the applicable berth hire charges and incentive at 10% of the applicable berth hire charges as proposed in original proposal.
- (ii). The port, in the current proposal, has proposed revised performance parameters in respect of existing 14 dry bulk cargo items and also in respect of 1 new dry bulk cargo item viz., River Sand.
- (iii). (a). Clause 7.2 of the Berthing Policy stipulates that if more than 60%-70% of ships achieve the set-norms then the port should increase the norms. The Berthing Policy requires the ports to review the performance norms until target norms are achieved.

Since more than 80% Dry bulk cargo vessels have achieved the performance norms approved in the Order dated 21 July 2017, the port has proposed the revised performance norms based on review of actual productivity achieved for the period of 10 months i.e. from the date of implementation of the said Order dated 21 October 2017 to 31 July 2018 in consultation with the stake holders. The port has proposed increase in Performance norms only for those cargo items where Performance achievement is more than the prescribed Performance norms during the review period and have maintained *status quo* where the achievement is lower than the prescribed norms during the review period. Further, the port has proposed to decrease the performance norms where performance achievement is significantly lower than the approved performance norms during the review period due to various factors such as inherent characteristics of cargo, improper grab and outreach of port MHC, smaller parcel size of cargo, etc.

- (b). The port has proposed the performance norms for the new commodity "River sand" based on the productivity achieved stating that only one consignment of cargo handled and the performance norms proposed in range of similar cargo i.e. Coal, in consultation with stake holders.
- (c). A statement showing comparative position of the existing Performance Standards as approved vide Order No.TAMP/97/2016-NMPT dated 21 July 2017 vis-à-vis, actual productivity achieved for the period of 10 months i.e. from the date of implementation of the said Order dated 21 October 2017 to 31 July 2018, revised Performance Standards as per revised proposal dated 30 April 2019 alongwith remarks/ justification furnished by NMPT is attached as **Annex**.

In view of the justification and reasoning furnished by the NMPT and recognising that the proposed performance standard is after consultation done by the port with the stakeholders and approved by the Board of Trustees of the NMPT, this Authority goes with the proposal of the port. Hence, the performance norms as proposed by the Port for the various dry bulk cargo items are approved.

- (iv). As per Clause 8.2 of the Berthing Policy, in case where actual Berth stay is more than 5% higher than the stipulated time, the number of additional hours spent at berth will be penalized at 3 times the berth hire charges and incase where actual Berth stay is 5% lower than the

stipulated time, the number of additional hours saved will be incentivized at 1 time the berth hire charges.

In case of NMPT, Port held several meetings with stakeholders and it was concluded to prescribe rates of penalty at ₹3,500 per hour or part thereof and incentive at ₹350 per hour or part thereof in line with notified norms for PPT instead of linking the penalty and incentive to berth hire charges as proposed in October 2018 proposal. However, the incentive has been proposed at the rate of 10% of penalty.

In this regard, it is relevant here to mention that this Authority has approved the proposal of PPT to prescribe the penalty/ incentive at a fixed sum of ₹3,500/- per hour or part thereof as proposed by Port, without linking it to berth hire charges.

That being so, revised incentive/ levy of penalty proposed by the NMPT which is in line with prescription in the case of PPT approved by this Authority vide Order No.TAMP/79/2017-PPT dated 03 October 2018 is, therefore, approved.

- (v). Clause 8.4 of the Berthing Policy prescribes exclusion of few items for computing actual performance achieved by each ships for the purpose of calculating penalty/ incentive. The port has retained the existing clauses prescribed vide Order dated 21 July 2017 in this regard, in the current proposal and hence is continued to be prescribed.
- (vi). The other notes proposed by the NMPT are similar as proposed by PPT for incentive/ penalty for Berthing norms and same was approved by this Authority vide Order No.TAMP/79/2017-PPT dated 03 October 2018. Hence, the notes proposed by the NMPT is also approved.
- (vii). In the current proposal, NMPT has proposed note that Anchorage charges shall be as prescribed in the General Revision of SOR of NMPT. The prescription of anchorage charges in general SOR of NMPT is elaborately dealt with by this Authority in the Order No.TAMP/78/2018-NMPT dated 24 July 2019 of NMPT at para 13(xix). Hence, the proposed note on anchorage charges is prescribed to avoid an ambiguity.
- (viii). The port has not quantified the financial impact of the proposed tariff arrangement. Given that the proposal of the port is in the nature of levy of penalties/ incentive on account of over stayal of vessel/ early evacuation of berth and is dependent on the performance of the ship, it may not be possible for the port to ascertain the financial impact of the proposed tariff arrangement.
- (ix). (a). Orders of this Authority generally come into effect prospectively after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India unless otherwise different arrangement is specifically mentioned in the respective tariff Orders. There are no special circumstances warranting deviation from this guideline. Therefore, the revised productivity norms proposed by the port will come into force after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette in line with the approval generally accorded by this Authority.
- (b). Clause 8.5 of the Berthing Policy, 2016 stipulates that performance norms will be revised every quarter during the first year until target norms for commodity are reached. Subsequent revisions will be done yearly or upon upgradation of berth infrastructure. The first year of implementation of the penalty/ incentive linked to performance norms is already over. That being so, the validity of the revised norms approved is prescribed for a period of one year from the date it comes into effect.
- (x). If any error apparent on the face of record or for any other justifiable reasons, the NMPT may approach this Authority for review giving adequate justification/ reasoning within 30 days of notification of the Order in the Gazette of India. If port users/ user association have any issue they may approach the port.

11.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the proposal of NMPT for fixation of Incentives and Penalties alongwith the Performance norms for implementation of Berthing Policy, 2016 issued by MOS as follows:

“(a). **Productivity Norms for dry bulk cargo:**

Sl. No.	Commodity	MHC of 100T and above capacity (2 Nos.)	(Tonnes/ day)	
			64T MHC (2 Nos.)	Ship Crane (4 Nos.)
1	Coal	22000	14000	13000
2	Pet Coke	16400	10000	12000
3	Met Coke	12000	7700	7500
4	Urea	11600	7400	7000
5	DAP/SOP	11600	7400	7000
6	MOP	12900	9500	8500
7	Sulphur	12000	8600	8000
8	Gypsum and other Ores and Minerals	20000	9600	11000
9	Limestone/ Dolomite	12000	10000	8000
10	Bentonite	12000	8000	7300
11	Rock Phosphate and other FRM	10000	8000	8200
12	Other Finished fertilizer	11600	7400	6600
13	Iron Ore Fines	21600	12000	14500
14	Food Grains	10400	5000	5000
15	River Sand	20000	14000	16000

(b). **Incentive/ Penalty:**

Based on the performance norm for the commodity-infrastructure combination fixed from time to time, the duration of ship's stay in hours will be stipulated by the port on ship to ship basis. For each ship, actual berth stay will be calculated based on “end of inward pilotage” to sailing time. The actual berth stay will be compared with stipulated berth stay for the ship-commodity combination. Following incentive or penalties will be levied in case of lower or higher stay of ship as compared to stipulated time.

Sl. No.	Description	Incentive	Penalties
(i).	Ship stays within 5% (higher or lower) of stipulated time	--NIL--	--NIL--
(ii).	Ship stays more than 5% higher than the stipulated time	--NA--	No. of additional hours X ₹3500/- per hour or part thereof.
(iii).	Ship stay more than 5% lower than the stipulated time	No. of additional hours saved X ₹350/- per hour or part thereof.	--NA--

Note:

- (i). In computing actual performance achieved by each ship for the purpose of calculating penalty/ incentive any stoppage of operations on account of port-related or weather-related issues will be discounted. Such exclusions will be limited to:
- Break-down/ non-availability of port provided equipment at berth.
 - Weather related stoppages as indicated in the Statement of Facts (SOF).
 - Shifting of ships between berths on account of port. Port is required to maintain a record of a historical data of the frequency of such cases.

- (d). Any delays in sailing post vessel readiness to sail on account of port i.e. pilot/ tug unavailability, tidal conditions.
- (e). Draft surveys within the prescribed norms for ships. As a guideline maximum 30 minutes per party for interim draft survey should be allowed. Any additional time incurred in draft surveys will be considered in berth stay. Port should also make all attempts to ensure that in case of multi-party consignments, common surveyors are appointed so as to reduce time lost during interim draft surveys.
Any stoppages because of other reasons are not to be excluded for calculation of performance norms, unless specifically approved by Board.
- (ii). Steamer Agents to submit the 'vessel planning' prior to berthing of the vessel.
- (iii). The Stipulated time of stay of vessel shall be calculated based on the total cargo discharged/ loaded from the vessel during the stay at berth and the performance norm prescribed for the commodity. For example, a vessel carrying 44,000 tonnes of coal handled through two nos. of MHC of 100T and above capacity the stipulated time of stay of vessel will be 48 hours i.e. $(44,000/22,000) \times 24$.
- (iv). The penalty of ₹3,500/- per hour or part thereof for the stay of vessel at berth higher than the stipulated time of stay of vessel at berth and incentive of ₹350/- per hour or part thereof for the stay of vessel at berth lower than the stipulated time of stay of vessel at berth.
- (v). If the total stay at berth of a vessel is 3 hours lower than the stipulated time, the Stevedores are eligible for incentive of ₹1,050/- (i.e. ₹350*3) and in case of vessel stays 3 hours higher than the stipulated time they shall be liable to pay ₹10,500/- (i.e. ₹3,500*3) in case of penalty.
- (vi). Since licenses are issued by the Port to Stevedores for handling cargo and the stevedores indent resources for handling cargo, the Stevedores would avail incentive and also bear the penalty.
- (vii). The geared vessels are expected to operate all cranes till the completion of loading/ unloading of cargo. Such geared vessels which are unable to engage all or any ship crane for cargo loading/ unloading operations due to breakdown of ship cranes or any other reasons not attributable to port, the vessel agent/ importer/ exporter is liable to engage Harbour Mobile Crane (HMC) subject to availability till the ship gears is/ are made operational.
- (viii). In case of vessels using more than 2 HMCs to achieve better efficiency, the incentive/ penalty to be calculated considering the productivity norms for 2 HMCs.
- (ix). Where the vessel is not achieving the prescribed productivity norms, NMPT reserve the right to shift the vessel to anchorage at the risk and cost of the ship in addition to levy of penalty charges, if any, at the above prescribed rate.
- (x). NMPT may review the productivity norms on annual basis and revise the same, if required, based on local conditions, up-gradation of berth infrastructure and past performance etc. as stipulated in the Berthing Policy for Dry bulk cargo for Major Ports, 2016 issued by Ministry of Shipping.
- (c). **Anchorage charges for Dry Bulk Cargo Vessels:**
The Anchorage charges for dry bulk cargo may be considered as prescribed in the general revision of SOR of NMPT."

11.2. The above provisions will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India and shall remain valid for period of one year from the date it comes into effect.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./263/19]

Annex

A comparative position of the existing Performance Standards as approved vide Order No.TAMP/97/2016-NMPT dated 21 July 2017 vis-à-vis, actual productivity achieved for the period of 10 months i.e. from the date of implementation of the said Order dated 21 October 2017 to 31 July 2018, revised proposed Performance Standards as per revised proposal dated 30 April 2019 alongwith remarks / justification furnished by NMPT

Sr. No.	Cargo	Crane wise Performance norms in tonne per day											
		104T MHC (2 Nos.)				64 T MHC (2 Nos.)				Ship Crane (4 Nos.)			
		Existing Norms	Actual productivity	Revised proposed norms	Justification / reasons given by the NMPT	Existing Norms	Actual productivity	Revised proposed norms	Justification / reasons given by the NMPT	Existing Norms	Actual productivity	Revised proposed norms	Justification / reasons given by the NMPT
1	Coal	21800	24740	22000	The performance achieved was reviewed vis-à-vis existing performance norms and the norms have been proposed higher than the previous performance norms, in consultation with Stake holders in the meeting held on 18.09.2018.	13800	14478	14000	Norms proposed higher than the previous performance norms in consultation with Stake holders.	9700	16018	13000	The performance norms proposed is higher than the previous norms. The performance norm was reviewed and proposed in consultation with the stake holders in the meeting held on 18.09.2018 where in the Stevedores and Steamer Agents informed that the consignee's except few are chartering old vessels with Ship cranes not in good condition and some of the storage locations are not near to the berth and there is no change in work environment nor improvement in infrastructure and therefore requested to reduce the performance norms.
2	Pet Coke	16400	Cargo not handled by Private MHC	16400	No change in norms	9800	10006	10000	Same as Sl. No.1	9300	13006	12000	Same as Sl. No. 1

3	Met Coke	11300	14606	12000	Same as Sl. No. 1	7700	9952	7700	No change in norms proposed	7700	7544	7500	Average Performance achieved was lower than the prescribed norms, hence proposed norms have been reduced in consultation with Stake holders.
4	Urea	11600	Cargo not handled by Private MHC	11600	No change in norms	7400	7478	7400	No change in norms proposed	6600	8844	7000	Same as Sl. No. 1
5	DAP / SOP	11600	Cargo not handled by Private MHC	11600	No change in norms	7400	Cargo not handled by port MHC	7400	No change in the norms	6600	Cargo not handled by the ship crane	7000	Performance norms proposed in line with similar cargo i.e. Urea
6	MOP	12900	Cargo not handled by Private MHC	12900	No change in norms	9000	12364	9500	Same as Sl. No.1	8400	10234	8500	Same as Sl. No. 1
7	Sulphur	12000	Cargo not handled by Private MHC	12000	No change in norms	8600	Cargo not handled by port MHC	8600	No change in the norms.	7200	13303	8000	Same as Sl. No. 1
8	Gypsum	15400	25071	20000	Same as Sl. No. 1	9600	Cargo not handled by port MHC	9600	No change in the norms.	9200	14977	11000	Same as Sl. No. 1
9	Limestone/ Dolomite	15000	7523	12000	The performance norms have been lowered as average performance achieved was lower than the existing performance norms in consultation with Stake holders.	10100	Cargo not handled by port MHC	10000	Performance norms proposed is marginally decreased, in consultation with Stake holder.	9000	4514	8000	Average Performance achieved was lower than the prescribed norms, hence proposed norms have been reduced in consultation with Stake holders.

Sr. No.	Cargo	Crane wise Performance norms in tonne per day											
		104T MHC (2 Nos.)				64 T MHC (2 Nos.)				Ship Crane (4 Nos.)			
		Existing Norms	Actual productivity	Revised proposed norms	Justification / reasons given by the NMPT	Existing Norms	Actual productivity	Revised proposed norms	Justification / reasons given by the NMPT	Existing Norms	Actual productivity	Revised proposed norms	Justification / reasons given by the NMPT
10	Bentonite	12900	11547	12000	Same as Sl. No. 9	8800	7744	8000	The performance norms are decreased considering the lower average performance achieved, in consultation with Stake holders.	7300	Cargo not handled by the ship crane	7300	No change proposed
11	Rock Phosphate	12600	5905	10000	Same as Sl. No. 9	9200	7471	8000	Same as Sl. No. 10	8200	Cargo not handled by the ship crane	8200	No change proposed
12	Other finished fertilizer	11600	Cargo not handled by Private MHC	11600	No change in norms	7400	Cargo not handled by port MHC	7400	No change in the norms	6600	Cargo not handled by the ship crane	6600	No change proposed
13	Iron Ore Fines	21600	19496	21600	No change in norms as the performance achieved was slightly lower than the existing performance norms.	17300	12614	12000	The average performance achieved was far lower than the performance norms and hence the proposed norms has been decreased considering the technical constraint of the port MHC to handle such cargo.	14000	15255	14500	Same as Sl. No. 1

14	Food Grains	10400	Cargo not handled by Private MHC	10400	No change in norms	5900	5558	5000	The performance norms are decreased considering the lower average performance achieved, in consultation with Stake holder.	4600	6055	5000	Same as Sl. No. 1
15	River sand	-NA-	15627	20000	Only one consignment of cargo handled and the performance norms proposed in range of similar cargo i.e. Coal, in consultation with stake holders.	-NA-	12502	14000	Only one consignment of cargo handled and the performance norms proposed in range of similar cargo i.e. Coal, in consultation with stake holders.	-NA-	21060	16000	Only one consignments of sand was handled. The new stackyard developed for the storage of sand and other cargo are the farthest storage point (more than 3 km). Hence norms proposed are lower than the achieved norms.

"Note:

The port has further clarified that for certain commodities the performance standards are lower than the achieved because the stakeholders have vehemently opposed to increase the performance standards to the level of performance achieved since the penalty charges impact their business and cargo may get diverted to the neighboring ports. Accordingly, with due consultation with the stakeholders, the performance norms have been proposed to avoid any adverse impact of penalty on cargo throughput."